AUTO PRESS

OTOMOBİL SATIN ALMA REHBERİ

LAMBORGHINI URUS







Küçük devler

Büyük rekabette son perde...
Volkswagen Polo ve Ford Fiesta karşı karşıya!



+ KARŞILAŞTIRMA: OPEL GRANDLAND X & FORD KUGA & NISSAN QASHQAI

SÜRÜŞ İZLENİMİ



CITROEN C3 AIRCROSS

LANSMAN



DACIA DUSTER

AUTO PRESS Editörler

Yaşanmaz bir şehir

A Bu İstanbul hepimizi delirtecek en sonunda. Bakın Yandex Navigasyon'un son araştırması neleri ortaya çıkartmış. Yandex Navigasyon, beş büyük şehrin trafik yoğunluğu derecelerini ortaya çıkardı. İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa ve Antalya'nın mercek altına alındığı analizde hafta içi ve hafta sonu yaşanan trafik yoğunlukları ayrı ayrı incelendi. Analize göre İstanbul sürücülerin en çok trafik çilesi çektiği şehir olurken, İzmir'in hafta içi bazı saatlerde İstanbul'u bile geçtiği gözlemlendi. Beş büyük şehir arasında en az trafik ise Antalya'da kaydedildi. Öte yandan Yandex Navigasyon, İstanbul'da en çok kaza uyarısı bırakılan bölgeleri de belirledi. Kullanıcıların kaza noktası olarak işaretlediği yerlerin dikkate alındığı analizde köprülerin civarları, ana yolların ayrımları ve kavşaklar öne çıkarken, İstanbul'da son 1 yılda kaza sayısının azalması da dikkat çekti.

Yandex'in yaptığı analizde trafiğin en sıkışık olduğu saatler, hafta içinde herkesin işe ya da okula gittiği sabah saatleriyle eve döndüğü akşam saatleri olarak belirlenirken, Cumartesi günleri de yüksek yoğunluk derecesiyle dikkat çekti. Megakent İstanbul, Türkiye'nin en kötü trafiğine sahip şehirleri arasında zirvede yer aldı. İstanbul'da hafta içi akşam saatlerinde ortalama trafik yoğunluğu 10'luk derecelendirme sisteminde 7'ye kadar çıktı. Söz konusu yoğunluk özellikle Çarşamba ve Cuma akşamları daha da arttı.

Anlaşılan yeni yollar yapılsa da fark etmiyor. Bu İstanbul hepimizi çileden çıkartıyor…



SİNAN SERTOĞLU
Genel Yayın Yönetmeni
sinansertoglu@autopress.com.tr
Instagram: autopressdergi

Büyüdüm

A "İnsan, babası ölünce büyür" derler. Emekli Prof. Dr. babam, Öğretmenler Günü'nden iki gün sonra, 26 Kasım 2017'de vefat etti. Sırasıyla Ankara, Uludağ, İstanbul ve Yıldız Teknik Üniversitesi'nde binlerce öğrenci yetiştiren babam, annemle birlikte elbette benim de en büyük öğretmenlerimden biriydi. Birçok çocuk gibi, otomobil kullanmayı babamdan öğrendim. Onu yıllarca arka koltuktan seyrettim ama birlikte bir kez bile pratik eğitime çıkmadık. 18 yaşına yaklaştım ve gidip bir sürücü kursuna yazıldım. Teorik dersler bittikten sonra beni kursun sürüş eğitiminin verildiği trafiğe kapalı alana götürdüler. Eğitmen sordu: "Otomobil kullanmayı biliyor musun?". "Hiç kullanmadım ama biliyorum" dedim. Sürücü koltuğuna oturdum. Babamın yaptıklarını taklit ettim ve aracı kaldırıp yolda ilerlemeye başladım. Yanımdaki eğitmen 5-6 dakika benim sürüşümü izledikten sonra beni biraz da yalancılıkla suçlayıp "Vaktimi alma, sen zaten kullanıyorsun, sana ayıracağım vakitte başka kursiyerleri eğitirim" dedi. Gerçekten de hayatımda ilk kez otomobil kullanıyordum ama eğitmen bana inanmamıştı. O her ne kadar gerekli görmese de pratik ders saatlerimi doldurdum ve sonra da ehliyetimi aldım. Babamın verdiği bir tavsiyeyi ise hayatım boyunca uyguluyorum: "Sollamaya çıkarken altında en güçlü otomobil bile olsa, karşıdan da en güçlü otomobil gelecekmiş gibi hesap yap". Allah rahmet eylesin, toprağın bol olsun babacığım, öğretmenim.



EMRE ANAMUR
Yayın Direktörü
emreanamur@autopress.com.tr
Twitter: @Emre_Anamur

AUTO PRESS

İçindekiler



06 Lamborghini Urus



24 Ford Fiesta & Volkswagen Polo



36 Subaru XV



38 Citroen C3 Aircross

HABER TURU

Lamborghini Urus **6**

Porsche 911 Müze **10**

Yeni Çıkan Modeller **14**

LANSMANLAR

Dacia Duster **18**

Ford EcoSport **20**

Pirelli Fabrika Gezisi **22**

KAPAK KONUSU

Karşılaştırma: Ford Fiesta & Volkswagen Polo **24**

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

Mercedes-Benz G 350d **32**

Subaru XV **36**

Citroen C3 Aircross **38**

Fiat 500L **40**

KARŞILAŞTIRMA

Opel Grandland X - Nissan Qashqai -

Ford Kuga **42**

DOSYA KONUSU

Kış Lastikleri **52**

ARAŞTIRMA

Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satışları **62**

AUTO PRESS

İmtiyaz Sahibi:
Press Medya İletişim Yayıncılık Tanıtım İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.

Sorumlu Genel Yayın Yönetmeni:
Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Yayın Direktörü:
Emre Anamur
emreanamur@autopress.com.tr

Yazı İşleri Müdürü:
Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

Editör:
İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Fotoğraflar:
Doruk Barın

Tasarım:
Baras Medya
bilgehanaras@barasmedya.com

Yazışma adresi:
Auto Press Dergisi Kağıthane Ofispark Merkez Mahallesi Bağlar Caddesi No: 14 C5 Blok 34406 Kağıthane-İstanbul

Dağıtım:
Dünya Süper Veb. Ofset A.Ş.
Dağıtım ve Satış Müdürlüğü
100. Yıl Mah. Hüseyin Karaaslan Cad.
34204 Bağcılar İstanbul
Tel: +90 212 440 24 24



Tel: +90 212 939 38 10

www.autopress.com.tr

OTOMOBİL SATIN ALMA REHBERİ

AUTO PRESS

AUTO PRESS 2 yaşındayız

OTOMOBİL SATIN ALMA REHBERİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ PEUGEOT 308

2018 YILININ EN DİKKAT ÇEKİCİ 25 OTOMOBİLİ



Aralık 2017 10 TL



AUTO PRESS Dergisi'ni akıllı telefonunuzdan ve tabletinizden **TURKCELL DERGİLİK** uygulamasını indirerek okuyabilirsiniz.



Dünyanın ilk SSUV modeli

İtalyan Boğası Lamborghini'nin ilk SUV modeli olan Urus o kadar yüksek performansa sahip ki, ona sadece SUV demek yeterli olmuyor







A Lamborghini, tarihindeki ilk SUV modelini üretti ve "Super Sport Utility Vehicle" (SSUV) adlı yeni bir segment yarattığını iddia ederek tanıttı. Lamborghini Urus, çok çarpıcı bir tasarıma sahip. Markanın diğer modellerinde yer verilen 2/3 gövde, 1/3 cam oranına uyan Urus'un gövdesi alüminyum kompozit malzemeden üretilmiş. Otomobile hangi açıdan bakarsanız bakın, dururken bile sanki gidiyormuş izlenimi veren dinamik bir tasarım söz konusu. Yerden yüksekliği, adaptif süspansiyon dolayısıyla 158-248 mm arasında olan araç, gövdesindeki çeşitli çizgiler ve coupe tarzı tavan aracılığıyla yaratılan ışık ve gölge oyunları sayesinde, SUV'dan çok bir süper spor otomobil gibi görünüyor. 5112 mm uzunluğa, 2016 mm genişliğe ve 1638 mm yüksekliğe sahip olan otomobilin dingil mesafesi ise 3003 mm. Boş ağırlığı 2200 kg olan Lamborghini Urus, ister 4, ister 5 kişilik iç mekanla satın alınabilecek. 4 kişilik versiyonda 574 litre olan bagaj hacmi, 5 kişilik versiyonda 616 litreye çıkıyor. Önde 285/45 ZR21, arkada ise 315/40 ZR21 boyutlarında Pirelli P Zero lastiklere yer verilmiş. Urus, dış tasarımındaki dinamizmi performansa yansıtmayı başarıyor. Otomobilde 4.0 litrelik. V8 silindirli, 32 supaplı, çift turbolu benzinli motora yer verilmiş. 6000 d/d'de 650 HP güç ve 2250-4500 d/d'de 850 Nm tork üreten bu alüminyum motorun litre başına gücü 162.7 HP. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen ve



ürettiği gücü dört tekerleğe birden aktaran motor, otomobile 305 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Lamborghini Urus'un 0-100 km/s hızlanması 3.6 saniye, 0-200 km/s hızlanması ise 12.8 saniye sürüyor. Urus'un 100-0 km/s fren mesafesi de son derece çarpıcı: 33.7 metre. Bunda elbette karbon seramik disk frenlerin de etkisi var. Peki bu kadar yüksek performansa sahip Lamborghini Urus'un ortalama yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı nasıl? Bu soruların cevapları sırasıyla 12.7 lt/100 km ve 290 g/km. Urus, bir SUV modelinde sunulabilecek konfor ve performansın çıtasını çok yükseğe taşıyor. Bunu yaparken de hem günlük hayatta asfaltta hem arazide hem de pistte kullanılabilecek bir araç yaratmak hedeflenmiş. Bunu başarmanın yolu da adaptif havalı süspansiyon ve sürüş modlarından geçiyor. Araçta yer alan altı sürüş modunun ikisi asfalt, biri pist, üçü ise arazi kullanımına yönelik ve adları sırasıyla Strada, Sport, Corsa, Sabbia, Terra ve Neve. Orta konsoldaki Anima adlı kumanda birimiyle seçilebilen bu modlar, Urus kullanıcısının anlık ihtiyaçlarına cevap vererek, aracın çok yönlü kullanılmasına olanak tanıyor. Lamborghini Urus, markanın ilk SUV modeli olarak önümüzdeki yıl yollara çıkacak. Aracın Avrupa satış fiyatı 200.000 ABD Doları olarak açıklandı ama 4.0 litre silindir hacmi ve ülkemizdeki vergi sistemi nedeniyle Türkiye'deki fiyat çok daha yüksek olacaktır.

Auto Best 2018 birincisi: Citroen C3 Aircross

A Citroen'in yeni SUV'si C3 Aircross, Avrupa'nın 31 ülkesinden 31 otomotiv gazetecisinin oylarıyla, farklı segmentlerden 5 finalisti geride bırakarak "2018 yılının en iyi otomobili" seçildi. Toplamda 1.423 puan toplayarak finalde adını zirveye yazan Citroen C3 Aircross, en yakın rakibine 121 puan fark attı.

2017 yılında yollara çıkan otomobiller arasından 6 finalist arasına girerek mücadele eden Citroen C3 Aircross, Autobest 2018 ödülü sayesinde satın alınacak en avantajlı yeni otomobil olarak kabul edildi.

Bir otomobilin Autobest kazananı olması, tüketiciler için "satın alınabilecek en avantajlı yeni otomobil" olma şartlarını karşılaması gerekiyor. Fiyat, satış sonrası, yedek parça bulunurluğu ve çok yönlülük, kazanmak için en önemli kriterler olarak öne çıkarken, tasarım ve yeni teknolojiler de oylamada önemli kriterler.

Autobest 2018'i kazanma başarısına ulaşarak bu alanda ikinci defa büyük ödülü kazanan Citroen, 2002 yılında C3 ile ilk defa Autobest seçilmişti.



Doğuş Otomotiv'de üst düzey atamalar



A Doğuş Otomotiv A.Ş'de yeniden yapılanmaya gidildi. Doğuş Otomotiv'in konuyla ilgili Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yaptığı açıklamada şu ifadeler yer aldı: 22 Aralık 2017 tarihinde Yönetim Kurullarınca alınan kararlar uyarınca; Şirketimiz Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş.'nin temsil ettiği markaların üst yönetimlerinin yanı sıra bağlı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. ve iştirakimiz Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) üst yönetimlerinde reorganizasyona gidilmek üzere yapılan atamalar aşağıda yer almaktadır. Bu kapsamda yapılan marka genel müdürlüğü atamaları, Distribütörlüğünü yapmakta olduğumuz üreticilerle mutabakat sağlandıktan sonra yürürlüğe girecektir. Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürlüğü görevine; Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti Markaları Genel Müdürü Giovanni Atilla Gino Bottaro; Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti markaları Genel Müdürlüğü görevine; Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü Kerem Güven; Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürlüğü görevine; Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürü Tolga Senyücel; Bağlı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu üyeliğinden ayrılan Hasan Hüsnü Güzelöz'ün yerine, Yönetim Kurulu üyesi olarak yerine seçildiği üyenin görev süreleriyle sınırlı olmak ve ilk genel kurul toplantısında onaya sunulmak üzere Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürü Vedat Uygun; Bağlı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Filo ve 2. El Operasyonları Direktörü Osman Yelkenci, İştirakimiz Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü Zafer Başar ve Dijital Dönüşüm ve Kurumsal İletişim Genel Müdürlüğü görevine; 1 Ocak 2018 tarihinden geçerli olmak üzere, Dijital Dönüşüm ve Kurumsal İletişim Direktörü Koray Bebekoğlu getirilmiştir.



Lotus nihayet Türkiye'de

A Royal Motors'un yeni markası Lotus Cars Türkiye, Ortadoğu ortaklığı ve Lotus Cars'ın bölgedeki distribütörlüğü ile birlikte Türkiye'deki otomobil tutkunlarına kapılarını açtı.

Geride bıraktığımız Aralık ayı içerisinde yapılan açılış töreninde markanın giriş modeli olan Elise ve tam bir pist otomobili olan Exige 350'yi sergilendi.

Lotus her zaman kurucusu olan Colin CHAPMAN'ın bıraktığı mirasa bağlı kaldı. Son 70 yıldan beri spor arabalarda gerek dizayn gerek üretimde kalıcı izler bıraktı.



Otomobillerin mühendislik tekniğine bakıldığında kullanılan son teknoloji, ileri düzey mataryeller ile donanmış aerodinamik yapısı ilk olarak göze çarpıyor. Lotus'un öncü ve eklemli alüminyum şasisi güçlü, sert, guvenli ve hafif. Bu şasi sıklıkla kopyalanmış ancak rakipleri tarafından hiçbir zaman iyileştirilmemiş. Kuvvetli fakat hafif aynı zamanda sürüşü kolay olması, diğer araçlara kıyasla Lotus'un sıra dışı yaklaşımını odak noktası haline getiriyor.

Lotus'un kurucusu Colin CHAPMAN şöyle ifade etmiş "Düz yolda gaza basmak seni daha hızlı yapar ancak ağırlığı azaltmak her yerde daha hızlı yapar." İşte Lotus'un mottosu da bu... Evora 400, Elise, Exige hypercar, 3-Eleven modellerinin her biri Norfolk'daki meşhur Hethel fabrikasında el yapımı olarak üretiliyor. Her sene iki bin spor araba üretiliyor. Yeni showroom'un Caddebostan'da açıldığını da söyleyelim.







En eski 911 gün yüzüne çıktı









A Porsche, koleksiyonunun nadide eserlerden biri olan en eski 911'i ilk kez sergiliyor. Üretiminden neredeyse 50 yıl sonra keşfedilen otomobil üç yıl süren restorasyon çalışması ardından ilk günkü haline getirildi. Bu özel otomobil "911 (901 No. 57) – Bir Efsanenin Başlangıcı" adlı sergide Porsche tutkunlarıyla buluşacak. Porsche Müzesi, koleksiyonuna en son kattığı otomobili sergilemeye hazır. Müzedeki 911 serisinin en eski otomobili, 14 Aralık 2017 – 8 Nisan 2018 tarihleri arasında düzenlenecek "911 (901 No. 57) – Bir Efsanenin Başlangıcı" adlı sergide otomobil tutkunlarıyla buluşuyor. Ekim 1964'te üretilen kırmızı coupe, o tarihte 901 olarak adlandırılan spor otomobilin seri üretim bandından çıkan ilk modellerinden biri. Üretildiği tarihten neredeyse tam 50 yıl sonra Porsche Müzesi tarafından keşfedilen otomobil, restore edilerek orijinal haline getirildi. Porsche'nin 356 serisinin halefi olarak geliştirdiği otomobil serisinin üretildiği tarihteki ismi 901 olsa da 1964 sonbaharında seri üretimin başlamasının üzerinden yalnızca birkaç hafta geçmişken, yeni coupe'nin adı bir telif hakkı tartışması sebebiyle değiştirildi ve otomobil o günden bu yana 911 adıyla anılmaya başladı. O tarihe kadar fabrikadan çıkan tüm araçlar 901 adıyla üretilmiş olsa da 911 adı altında sürücüleriyle buluştu.

2014 yılında, antika ve hatıra eşyalarla ilgili bir program için araştırma yapan bir Alman TV ekibi, bir ahırda unutulmaya yüz tutmuş eşyalar arasında 1960 tarihli iki 911 modeli keşfetti. Porsche Müzesi ile iletişime geçen ekip, bu iki spor otomobilden 300.057 şasi numaralı olanın, serinin ismi değişmeden önce üretilen ender otomobillerden biri olduğunu keşfetti.

Müzenin otomobili satın alma kararında büyük rol oynayan faktörlerden biri de, eski 911'in daha önce herhangi bir şekilde restorasyondan geçmemiş olmasıydı. Bu sayede müzenin uzmanları, spor otomobili orijinaline olabildiğince sadık bir şekilde restore etme fırsatı buldular. Otomobil, üç yıl süren bir çabayla, başka bir otomobilden alınan orijinal şasi parçaları kullanılarak restore edildi. Otomobilin motoru, şanzımanı, elektrik aksamı ve iç mekânı da aynı şekilde onarıldı. Restorasyon sırasında orijinal parçaları yenileriyle değiştirmek yerine mümkün olduğu ölçüde mevcut parçaları korumak hedeflendi. Bu kapsamlı restorasyon yöntemi, tarihi açıdan büyük önem taşıyan bu spor otomobilin restorasyonunun üç yıl gibi uzun bir sürede tamamlanmasına sebep oldu.






Ferrari 70 yaşında

Bu yıl kuruluşunun 70'inci yılını kutlayan Ferrari, yeni yaşı kapsamında Londra Tasarım Müzesi'ne konuk oldu. Sergide ilk tasarlanan Ferrari modelleri ve eskizlerinin yanı sıra Enzo Ferrari'nin mektup ve kişisel eşyaları ile tarihi yarış otomobilleri dikkat çekiyor. Müzede, Enzo Ferrari'nin ilk tasarımı 125 S modelinin birebir replikası, geliştirme aşamasında kullanılan ilk ahşap prototipler gün yüzüne çıkarken, Ferrari'nin sadece Japonya pazarı için özel olarak ürettiği J50 modelinin de 1:1 ölçekli el yapımı bir kopyası da müze konuklarını karşılıyor. Clint Eastwood, Sammy Davis Jr, Brigitte Bardot, Peter Sellers gibi ünlü müşterilerin otomobilleriyle çektirdiği fotoğrafların da bulunduğu sergide, Pink Floyd'un davulcusu Nick Mason'ın 1988 model F40'ı, Fiat'ın eski başkanı Gianni Agnelli'nin 166 MM'i, Michael Schumacher'in 2000 yılında Formula 1 şampiyonasını kazandığı yarış otomobili gibi birçok değerli yapıtaşı müzede sergileniyor. Güncel modellerinde yer aldığı sergide, İngiliz, ünlü Şef Gordon Ramsay'e ait olan ve bugüne kadar teknolojik olarak en gelişmiş Ferrari diye tanımlanan, LaFerrari Aperta, markanın yenilikçiliğinin bir temsilcisi olarak sergilenmesi dikkat çekiyor. Yolunuz Londra'ya düşerse mutlaka görmenizi tavsiye ediyoruz.

İşte yeni Jeep Wrangler

Jeep Wrangler 2018'in sonbaharında Türkiye'de…

Daha da geliştirilen 4x4 yetenekleri, orijinaline sadık kalan daha modern tasarımı, yüksek verimliliğe sahip gelişmiş motor seçenekleri, kapsamlı teknolojik ve güvenlik donanımları ile Jeep Wrangler, yine arazinin efsanesi olmaya hazırlanıyor. Bugüne kadar 2 milyonun üzerinde üretim adedine imza atan Wrangler efsanesinin yeni nesil versiyonu, ilk olarak Kuzey Amerika'da görücüye çıktı. Yeni Jeep Wrangler; üstün off-road yetenekleri, geleneksel Jeep tasarımı, açık hava özgürlüğü sunan karoser özellikleri, üstün asfalt ve off-road sürüş dinamikleri ve bir dizi inovatif güvenlik ve gelişmiş teknolojik donanımla dünyanın en yetenekli ve tanınmış arazi aracı olma geleneğini sürdürüyor.

Sergilenen yeni Jeep Wrangler serisi geleneksel Jeep tasarımına sadık modernize edilmiş bir dış görünümle dikkat çekiyor. Yeni dış tasarımıyla güçlü ve her türlü yol şartına meydan okuyan karakteristik duruşunu devam ettiren yeni Jeep Wrangler geniş cam alanları sayesinde çevreye hâkim, rahat bir sürüş sunuyor.



Yeni Jeep Wrangler 2 ve 4 kapılı olmak üzere iki farklı gövde tipiyle üretilecek. 2 kapılı gövde tipi Sport, Sport S ve Rubicon donanım seviyeleriyle sunulurken, 4 kapılı gövde tipi ise Sport, Sport S, Sahara ve Rubicon olmak üzere dört farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Onlarca farklı kapı, tavan ve ön cam kombinasyonları sonsuz kişiselleştirme sağlarken, 2019 yılında ilave olarak bir de yeni, yarım kapı alternatifi sunulmaya başlanacak.

Kuzey Amerika'daki Jeep Wrangler serisine yeni, gelişmiş, yakıt tasarruflu motorlar dahil olduğu görülürken, 3.0 litre EcoDiesel V6 ve yeni 2.0 litre hacimli sıralı dört silindirli turbo benzinli motorların da yeni otomatik sekiz vitesli şanzıman ile birleştirilmesi dikkat çekiyor.

Sürüş özellikleri, yol tutuş dinamikleri ve ses karakteristiği daha da iyileştirilen yeni Jeep Wrangler ağırlığı azaltılan gövdesi ve yakıt tüketimi düşürülen motorları ile gelişmiş sürüş verimliliği sunuyor. Yeni beş kollu süspansiyon sistemiyle mükemmel asfalt sürüş özellikleri sunan yeni Jeep Wrangler daha geliştirilen teknik yapısı ve güncellenen arazi donanımıyla markanın "dilediğin yere git" felsefesine sadık bir yapı sunuyor.

Yakıt deposu, vites kutusu ve şanzıman yağ alt kapağı da dahil olmak üzere önemli yapı elemanlarını korumak üzere yeni Jeep Wrangler'da dört adet levha ve barlar devreye giriyor. Rubicon versiyonunda ise aracın gövdesini sert ve büyük kayalardan koruyan boru şeklinde çelik koruyucular devreye giriyor. Sınıfının en iyi değeri olan 44 derecelik yaklaşma açısı, 27,8 derecelik karın (breakover) açısı, 37 derecelik uzaklaşma açısı ve 28 cm'lik (10,9 inçlik) yerden yüksekliği ile yeni Jeep Wrangler en zor arazi koşuluyla bile baş edebilecek bir mimari ortaya koyuyor. Yeni Jeep Wrangler ayrıca 76 cm'ye (30 inç) kadar su geçiş derinliği ve 1.585 kg'a (3.500-lb) kadar römork çekme kapasitesi sunuyor.



Mercedes-Benz X-Class Türkiye'de



A Mercedes-Benz'in ilk pick-up modeli X-Class Türkiye'de 135.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. X-Class, Mercedes-Benz yıldızı bulunan çift çıtalı heybetli ön ızgarası, aracın güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve led teknolojisi seçeneğine sahip far tasarımıyla dikkat çekiyor. 4 ve 6 silindirli motor seçenekleri bulunan X-Class. İlk etapta X 220 d (163 HP) ve X 250 d (190 HP) olmak üzere iki farklı motorla bayilerdeki yerini aldı. 2018 yılı ortasında ürün gamına V6 dizel (258 HP) motor seçeneğini de ekleyecek. Mercedes-Benz X-Class, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor. Araç, Low Mod (Düşük hızda 4x4) ve 4MATIC kilitli aks diferansiyeliyle her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor. Mercedes-Benz X-Class 5340 mm uzunluğa, 1920 mm genişliğe ve 1838 mm yüksekliğe sahip. Aracın dingil mesafesi ise 3150 mm.

Arteon'a 1.5 turbo benzinli motor

A 2017 yılında Avrupa'nın en prestijli otomobil ödüllerinden biri olan Altın Direksiyon Ödülü'ne layık görülen Volkswagen Arteon, Türkiye'de dizel motor seçeneklerinin ardından, benzinli motor seçeneğiyle de satışa sunuldu. Arteon'un DSG şanzımanlı 1.5 litrelik yeni TSI motoru, 150 HP güç ve 250 Nm torka sahip. Volkswagen'in verimlilik konusundaki iddiasını ortaya koyan Aktif Silindir Yönetimi (ACT) sistemine sahip Arteon 1.5 TSI ACT 150 HP DSG, Elegance ve R-Line adlı iki donanıma sahip. Bu iki donanımın başlangıç fiyatı da aynı: 235.300 TL. Arteon, Türkiye'de daha önce 150 HP ve 240 HP güç üreten dizel 2.0 TDI motorlu seçenekleriyle satışa sunulmuştu ve bu modellerin



başlangıç fiyatları 309.700 TL ile 344.200 TL. Fonksiyonelliği ve geniş iç hacmiyle "Gran Turismo" konseptini yeniden yorumlayan Arteon, arka koltuklardaki geniş diz mesafesi, 563-1557 lt arasında değişen bagaj hacmiyle son derece kullanışlı bir otomobil. Arteon, dış tasarımında kullanılan krom detaylarıyla da dikkat çekici bir tasarıma sahip. Kaput üzerinde devam eden "V" şeklindeki



karakteristik hatlar, Arteon'un daha geniş görünmesini sağlıyor. Led farlar ve radyatör ızgarasına entegre led gündüz farları standart özellik olarak sunuluyor. Bagaj kapağı ve otomobile yandan bakıldığında önden arkaya kadar uzanan omuz çizgisi ile çerçevesiz yan camlar, safkan spor otomobil tasarım ruhunu taşıyan ayrıntılardan bazıları.



En güçlü pick-up bayilerde

A Volkswagen, Amarok, Aventura modeliyle konfor donanımları ve teknolojik özelliklerinin yanı sıra güçlü motoruyla da rakiplerinden bir adım öne çıkıyor. Sınıfının en güçlü motoruna sahip Amarok Aventura'nın 3.0 litrelik, V6 silindirli, turbo dizel motoru, 224 HP güç ve 550 Nm tork üretiyor. Ayrıca motor gücünü 245 HP'ye kadar çıkaran ek güç (overboost) fonksiyonu, 50-120 km/s arasında gaz pedalına yüzde 70 oranında basıldığı



zaman devreye giriyor ve maksimum 10 saniye boyunca devrede kalıyor. 4MOTION sürekli 4 çeker sistemine sahip 8 ileri otomatik şanzıman Amarok Aventura'da standart olarak sunuluyor. Amarok Aventura'nın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 7.8 lt/100 km. Amarok Aventura'nın iç tasarımında kullanılan özel "Nappa" deri koltuklar ve kaplamalar iç mekanın görüntüsüne şıklık katıyor. Amarok Aventura'da ısıtmalı ön cam yıkama fıskiyeleri, renkli yol bilgisayarı, direksiyon kenarlarında vites kumandası, paslanmaz çelik gaz/fren pedalı gibi standart olarak sunulan donanımlar üst düzey konfor sunuyor. Aracın anahtar teslim fiyatı ise 214.340 TL.

Quadrifoglio Stelvio için siparişler açıldı

A Kasım ayında satışa sunulan Alfa Romeo Stelvio'nun en güçlü versiyonu olan Quadrifoglio için sipariş alınmaya başlandı. Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio'da, 2.9 litrelik, V6 silindirli, çift turbo motor görev yapıyor. 510 HP güç üreten motor, gücünü sadece 150 milisaniyede vites değişimi gerçekleştirebilen 8 ileri otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor. Stelvio Quadrifoglio'nun ülkemizdeki teslimatları 2018 yılının ikinci yarısında başlayacak. Stelvio Quadrifoglio, kısa bir süre önce "Yeşil Cehennem" olarak anılan, Almanya'daki Nürburgring Nordschleife Pisti'ni 7 dakika 51.7 saniyede turlayarak dünyanın en hızlı



SUV'u unvanını kazanmıştı. Marka tarihindeki ilk SUV modeli olan Alfa Romeo Stelvio'nun ateşli Quadrifoglio versiyonu, 50:50 ağırlık dağılımı, kompozit karbon fiber malzemelerle üretilen hafif karoseri ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle dikkat çekiyor. Ferrari'nin teknoloji ve mühendislik deneyimiyle geliştirilen Stelvio Quadrifoglio 0'dan 100'e hızlanmasını 3.8 saniyede tamamlıyor. Özel AlfaLink adaptif süspansiyon sistemiyle üst seviyede yol tutuş sunan otomobil, Alfa Romeo markasına özgü yenilikçi elektromekanik Entegre Fren Sistemi'ne (IBS) sahip. İsmini İtalya'nın en yüksek dağ geçidi olan Passo dello Stelvio'dan alan Stelvio Quadrifoglio, kendisini sınıfının en iyi performansa sahip SUV modeli yapan iki özelliğe sahip: 1830 kg'lik boş ağırlığıyla bu model, kategorisindeki en iyi ağırlık/güç oranına (3.6 kg/HP) ve en iyi spesifik güce sahip (176 HP/lt). Stelvio 470 cm uzunluğa, 216 cm genişliğe ve 168 cm yüksekliğe sahip.

SİNEMAYA BİR DE BU **PENCEREDEN** *BAK!*



BAYİLERDE!

Çıktıysa, bir süreliğine aramayın!



LEVENT KÖPRÜLÜ
levkop@milliyet.com.tr

A Malum, yeni yılı uğrladık, gitti... "Arkasından bir tef çalmadığımız kaldı" diyeceğim, ama bazılarımız muhtemelen onu da yaptı. Zavallı, artık korktuğundan mı, yoksa bizden bıktığından mı bilinmez, "pılısını pırtısını" toplayıp gitti! Aslına iyi de oldu. Zira ömürlerimize bir yıl daha eklendi ama kurtulduk... En azından umut bağlayacağımız, kamyon dolusu şey isteyeceğimiz yeni, sıfır kilometre bir yılımız oldu!

Yeni yıla girerken de, ciddi bir çoğunluğumuz, gelenek olduğu üzere piyango bileti aldı. Maalesef, buna ben de dahilim... Aldığımdan bu yana da, ciddi şekilde hayal dünyasına takılmaya başladım elbette. Zira bu da, piyango bileti satın almanın bir parçası sonuçta. Bir bilet alırsın, başlarsın "kocaman" hayal bulutları üzerinde dolaşmaya... Yeni bir ev, ardından muhtemelen lüks bir otomobil, üzerine bir dünya turu ve ne kadarı "içten"dir bilinmez ama, "ihtiyacı olanlara dağıtma" gibi konu başlıkları altında görürüz rüyalarımızı... Ben, elbette işin otomobil tarafındayım. Sonuçta ev, bir şekilde kolay! Ama otomobil öyle mi? Mesela, gazetelerin "Büyük ikramiye çıkarsa, neler alınabilir" şeklindeki haberlerine kulak verecek olursanız, "atıyorum" 30 tane Ferrari, 50 tane Mercedes ya da bilmem kaç tane BMW almanız mümkün olabiliyor! Peki ya ben, tüm bunların yerine başka bir şey istersem ne olacak?

Mesela bendeniz, "klasik otomobil haremi kurma" gibi bir hayal gördüm geçenlerde! Evet, belki de yorganım, üzerimden yavaşça kayıp vücudumu açıkta bırakmış olabilir... Ama yine de hayli eğlendiğimi söyleyebilirim. Üstelik de, rüya bu, aldığım araçları bir apartmanın alt katına dizmiş olduğumu da gördüm! Bildiğiniz saçmalık işte!

Peki neden bir müze kurmak yerine "otomobil haremi" demekteyim? Çünkü onları kullanmak istiyorum... İstediğim zaman kullanmak... Mesela bir Citroen SM alıyorum... Her bir modelinden bulunması şartıyla bir dolu Anadol, SW ve Sedan olmak üzere iki adet Renault 12, bir adet 131 Abarth, Mercedes 450 SLC, bir Jensen Interceptor, 1976 Corvette Stingray ve daha nicesi...

Genel olarak bakıldığında, kötü bir liste olabilir. Ancak bu, benim rüyadan hatırımda kalanların bazıları... Dedim size, kocaman bir koleksiyondan bahsediyoruz... Milyonlarca lira ikramiye kazanmışım ne de olsa... Tabii, gündelik olarak ne marka otomobilim olduğunu göremedim pek! Ama o da hiç önemli değil. Elbette bir "şey" almışımdır şöyle uygunundan. Sonuçta, kaç kilometre yapacağım ki onunla? Alt tarafı aile fertlerini bir yerlere götürmek, markete gitmek, belki de işe gitmek için kullanacağım! Yanlış okumadınız, ben hala çalışmaya, gazeteciliğe devam ediyorum tabii... Çalışmadan boş oturmak bana göre değil. Eh, iş kurmak, biraz ticaret zekası gerektiriyor ki, o da bende bulunmuyor maalesef!

Neyse, dilerim ki yeni yıla şanslı giren ve hayallerine kavuşanlar vardır... Onlar adına mutlu olduğumu söyleyeyim... Haaa, şayet bana bir şey çıktıysa da, bir süre aramayın, sormayın derim!..

Mutlu yıllar dileğiyle...

> "Mesela bendeniz, "klasik otomobil haremi kurma" gibi bir hayal gördüm geçenlerde! Evet, belki de yorganım, üzerimden yavaşça kayıp vücudumu açıkta bırakmış olabilir..."

Dacia Duster seviye atladı





Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Dacia Duster, evrim geçirerek tamamen yeni bir dış görünüme ve yeniden tasarlanmış bir iç mekana sahip oldu. Atina'da, uluslararası basın organizasyonunda yeni otomobili kullandık. İşte ilk izlenimlerimiz…



Açıkçası böyle bir değişim beklemiyorduk. Yeni Duster tabiri caizse bambaşka bir seviyeye ulaşmış. Hala bazı defoları var belki ama inanın 2018'in satış lideri modellerinin başında gelecektir.

Öncelikle Duster'ı 4x2 ya da 4x4 olarak tercih edebileceksiniz. Ergonomik olarak geliştirilmiş sürüş konumu, pratik iç mekan özellikleri ve geliştirilmiş ses yalıtımı ilk gözümüze çarpan özelliklerden bazıları…

Duster'ın donanım seviyesi de artırılmış ve hem yolda hem arazide manevra kabiliyetini arttıracak bir dizi sürüş destek ve güvenlik donanımları ile birlikte sunuluyor. 360 derece kamera, hız ayar ve sınırlayıcı, yokuş iniş destek sistemi (HDC), yokuş kalkış destek sistemi (HSA), elektrik takviyeli direksiyon, otomatik yanan farlar, eller serbest Dacia kart sistemi ve otomatik klima gibi… Ayrıca artık perde hava yastıkları ve kör nokta uyarı sistemi de donanım listesinde yer alıyor.

Yeni Duster, Renault Grubu'nun kendini kanıtlamış motor seçenekleri ile sunulmaya devam ediyor. 1.6 SCe 115 bg (4x2 ve 4x4) ve 1.2 TCe 125 bg (4x2 ve 4x4) benzinli & manuel. 1.6 SCe 115 bg motorunun bir LPG versiyonu da opsiyonel olarak mevcut. 1.5 dCi 90 bg (4x2) ve 1.5 dCi 110 bg (4x2 ve 4x4) dizel motorları manuel vites seçeneği ile birleşiyor. 1.5 dCi 110 bg 4x2 versiyonu EDC otomatik vites seçeneği de bulunuyor.

Lansman süresince ülkemizde en çok tercih edilecek 1.5 litre dCi 110 HP'lik versiyonu kullandık. Motor tanıdık EDC şanzımanla eşleşmişti. Öncelikle Duster'ın yüksek bir sürüş pozisyonu var. Motor ve şanzıman gayet uyumlu çalışıyor. Gerek ara hızlanmalarda gerek yüksek hızlarda Duster kullanıcısının beklentilerini karşılayabiliyor. Viraj performansı ise artık daha iyi ama yeterli mi? Duster bu konuda harikalar yaratmıyor. Sürüş sırasında vibrasyonun da iyileştirildiğini söylemeliyiz. Fiyat performans dengesinde sanki Duster çok iyi bir seçenek.

Yeni Duster, sahip olduğu



■ **Artılar: Tasarım, motor ve şanzıman**
■ **Eksiler: Sürüş dinamizmi**

Duster Türkiye'de Mart 2018'de pazara sunulacak.

Duster, otoyollarda daha güvenli bir sürüş için araç hızına göre direksiyon takviyesi oranını değiştiren bir sistem içeriyor. Bu, özellikle arazi koşullarında büyük fayda sağlıyor.



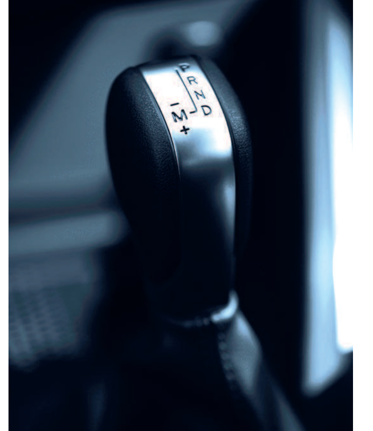




yeni ön tasarım ile daha iddialı bir karakter ve güçlü bir duruş sergiliyor. Krom radyatör ızgarası, otomobilin en uç köşelerinde yer alan ön farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor. Model, üçe bölünmüş LED gündüz farlarını da içeren yeni bir far imzasıyla dikkat çekiyor.

Yeni Duster'ın iç mekanında ilk dikkat çeken, iyileştirilmiş ergonomi oluyor. Bu da günlük kullanım için ek konfor ve sürüş kolaylığı sağlıyor. Kalite hissi çok yüksek olmasa da ilginç ama fazla göze batmıyor. Hele bir önceki jenerasyonla mukayese kabul etmez… Orta konsol önünde daha yüksek konumlandırılmış MediaNav Navigasyon ve Multimedya Sistemi, çok kolay kullanılıyor ve gayet yeterli. Otomatik klima kontrolü için sunulan üç adet klima kumanda düğmesi, gösterge panelinin üstünde yer alan havalandırmaları kontrol ediyor. Orta konsol paneli, kullanıcı dostu ve modern olan yeni piyano tuş takımı ile yenilenirken, konumu değiştirilmiş el freni sayesinde yeni orta konsol 4x4 kumandası ile birlikte daha fazla ek saklama alanı yaratıyor.

Yeni Duster'da yolcu koltuğunun altında bulunan 2,8 litrelik çekmece şeklinde yeni saklama gözü de dahil olmak üzere toplam 27,2 litre eşya saklama alanı bulunuyor. 4x2 versiyon için 478 litre bagaj hacmi bulunurken ve 4x4 versiyon için 467 litre bagaj hacmi sunuluyor. Arka koltuk katlandığında ise maksimum bagaj kapasitesi 1623 litreye ulaşıyor.



Ford EcoSport





Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Ford'un küçük SUV modeli EcoSport nihayet ülkemize geliyor. Yeni modeli Portekiz'de kullandık.

A Ona minik Kuga diyebiliriz. Öncelikle kompakt bir SUV'un bütün özelliklerini taşıyor. Tamamıyla yenilenen yakıt tasarruflu ve güçlü 1.5 litre Ford EcoBlue dizel motor (6 ileri manuel şanzımanla eşleşmiş), Ford'un kompakt SUV'u yeni EcoSport'ta ilk kez kullanılmış. Akıllı Dört Tekerlekten Çekiş sistemi (AWD) ile sunulacak olan motor, daha güçlü ve verimli olmasıyla dikkat çekiyor.

Yeni Ford EcoSport'un güçlü ve şık dış görünümü, kontrast tavan renkleri dahil daha fazla kişiselleştirme seçeneği içeriyor. Sportif EcoSport ST-Line versiyonu ise ilk kez sunuluyor. Kaliteli ve rafine iç mekanda 8 inç dokunmatik ekran, ısıtmalı direksiyon ve premium B&O PLAY ses sistemi gibi özellikler yer alıyor. AraçtaSYNC 3 araç içi bilgi ve eğlence sistemi, Hız Kontrol Sistemi, Ayarlanabilir Hız Sınırlandırıcı ve daha güvenli geri manevra için Geri Görüş Kamerası gibi teknolojiler sunuluyor.



Yeni Ford EcoSport, Romanya'nın Craiova şehrinde 200 milyon euro tutarında yatırımla kurulan Ford fabrikasında üretilerek Ford Edge ve Kuga ile birlikte Avrupa'daki SUV ailesinde yerini alacak. SUV esintili yeni bir Fiesta Active crossover modeli de gelecek sene Avrupa'da satışa sunulacak.

Önden çekişli ve düşük sürtünme oranına sahip altı ileri vitesli manuel şanzımanlı 125 HP 1.5 litre EcoBlue dizel model, 2018 yılının ortalarından itibaren sunulacak ve daha düşük CO_2 ile daha yüksek yakıt verimliliği sağlayacak. Ford'un 100 HP 1.5 litre TDCi dizel motoru ise, önden çekişli ve yeni altı ileri vitesli manuel şanzımanıyla, 4,1 l/100 km yakıt verimliliği özelliğiyle lansmandan itibaren satışa sunulacak. Sunulan seçenekler arasında Ford'un bol ödüllü 1.0 litre EcoBoost benzinli motorunun 140 HP ve 125 HP versiyonları da var. 2018 yılı ortasından itibaren altı ileri vitesli manuel şanzımanlı 100 PS 1.0 litre EcoBoost motor da sunulacak. Lansmanla birlikte sunulacak olan, 125 HP 1.0 litre EcoBoost motorun otomatik vites seçeneği de bulunuyor. Bu motor seçeneği EcoSport için şimdilik en ideal çözüm olarak görünüyor. Yeterli performansı ve dinamizmi kullanıcısına sunabiliyor. EcoSport'un bir diğer beğendiğimiz yönü ise direksiyon tepkileri ve yol tutuş dinamikleri.

■ **Artılar: Kalite hissi, tasarım, dinamizm**
■ **Eksiler: Sert Sürüş**



Yeni Ford EcoSport, hem şehir içinde hem de zorlu doğa koşullarında daha gelişmiş bir yol tutuş için ilk kez Ford Akıllı Dört Tekerlekten Çekiş (AWD) teknolojisi sunarken, gelişmiş yeni 1.5 litre EcoBlue dizel motor ise 125 HP'ye kadar güç üretebiliyor.







Küçük bir SUV olmasına rağmen güçlü ve atak bir sürüş vaat ediyor.

Yeni Ford EcoSport, Ford'un DNA'sını oluşturan ve yüksek beğeni toplayan; konfor, güven ve performans sunan sürüş karakteristiğini, geliştirilmiş süspansiyon sistemi ve şasi yapısı, Elektronik Denge Programı ve Elektronik Destekli Sürüşe Duyarlı Direksiyon gibi çeşitli özellikleriyle Avrupa'daki müşterilere özel tasarlanan sürüş ve yol tutuşu ile sağlamaya devam ediyor.

EcoSport, Ford SUV tarzını yansıtan, Kuga ve Edge modellerinde de görülen cesur ve dinamik stil özelliklerini içeriyor. Yeni 17 ve 18 inç alaşım jant tasarımları, sağlam ve sportif karakteri tamamlıyor.

Aracın iç mekanının bizi etkilediğini söylemeliyiz. Kalite hissi gayet iyi. Yeni Ford EcoSport, daha kolay kullanımlı butonlar ve yumuşak dokulu malzemeler, ayrıca rahat kullanım için ergonomik tasarımlı ve daha az butonlu yeni bir orta konsolla iç mekanda daha rafine bir düzen sunuyor. Yeni koltuk tasarımları ön ve arka yolcuların konforu için optimize edilerek parçalı deri kaplaması ile daha lüks bir his veriyor. Yolcular, iç aydınlatmada yedi renkten birini seçerek beğenilerine uygun şık araç içi aydınlatma seçeneğine sahip olabiliyorlar.

İç mekan için sunulan çeşitli akıllı saklama çözümlerinden biri olan bagaj alanı kaplaması, gizli depolama sağlamak için yükseltilebiliyor ya da bagaj kapasitesini 334 litreye çıkarmak üzere alçaltılabiliyor.



Fatih Tan / Kocaeli
fatihtan@autopress.com.tr

APirelli, küresel rekabette 110. sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Türkiye'deki fabrika, Formula 1 haricindeki pek çok yarış lastiğini üretiyor.

1960 yılında İzmit'te kurulan fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motor sporları için lastik üretiyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20.000 m² büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor ve mühendislerin yaş ortalamaları 28! Bu rakam fabrikadaki çalışanların ne kadar genç olduğunu kolayca ortaya çıkarıyor.

Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi. Yılda yaklaşık 1200 yarışı kapsayan bu 460 şampiyonanın 157 pist serisi ve 69 ralli serisi olarak toplam 226'sı otomobillerle koşuluyor.

Pirelli, gelecek yıldan itibaren Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nın tek lastik tedarikçisi olacak. Pirelli, daha önce 16 yaşındaki Oliver Solberg ve 17 yaşındaki Kalle Rovanpera gibi genç ralli yeteneklerinin çıkışına yardımcı olmuştu. En yeni nesil Pirelli WRC lastiklerinin tamamı İzmit Fabrikası'nda üretilecek.

İngilizcede 'grand touring' kelimelerini temsil eden GT, Pirelli'nin motor sporları mirasının temel parçalarından birini oluştururken bu lastiklerin pek çoğu İzmit'te üretiliyor. Bu yarışların zirvesinde yer alan ve dünyanın en önemli GT3 otomobil yarışı olan Blancpain GT Series şampiyonasında 2017 yılı boyunca sadece Pirelli lastikler kullanıldı.

Pirelli'nin lastik sağladığı en kalabalık katılımlı mücadele olan Nurburgring 24 Hours yarışında birbirinden çok farklı 200'den fazla otomobil start alıyor. Bu yarış, otomobillerin ve lastiklerin aynı olduğu ve farkı pilotun yarattığı Ferrari Challenge ve Lamborghini Super Trofeo) gibi tek marka şampiyonalarından çok farklı oluyor.

Pirelli açısından yılın en büyük motor sporları etkinliği olan ve Blancpain GT Series kapsamında en çok öne çıkan Spa 24 Hours yarışında kullanılan lastikler de İzmit'te üretiliyor.

Brazilian Stock Car serisinden China GT ve FIA GT World Cup in Macau gibi diğer Asya şampiyonalarına kadar farklı yarışların da dahil olduğu böylesine çeşitlilik içeren motor sporları gereksinimleriyle dünya çapında 1000'den fazla kişiden oluşan özel bir ekip ilgileniyor.







Şampiyonların fabrikası

Pirelli'nin İzmit fabrikası, Formula 1 haricindeki pek çok yarış için lastik üretiyor







Küçük devler!



Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

Fiesta ve Polo... Bu iki efsane model tamamen yenilendi ve seviye atladı. Bize de rekabetin ne durumda olduğunu araştırmak düştü...



Fotoğraflar: Doruk Barın

A Çevreyi daha az kirletme adına geliştirilmiş yeni sınırlandırmalar, akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanma, otomobil satın alımındaki vergiler, yeni teknolojiler derken B segmenti otomobiller markalar için kompakt sınıftan daha fazla ayakta kalmaya çalışmaya devam eder pozisyona geldi.

Özellikle bu konumuzdaki iki modelden biri var ki ağabeyi olan kompakt modeli, yeni haliyle çok taciz hatta tehdit edeceğe benziyor.

Konuyu daha en başından fazla dallandırmadan anlatmamız gerekirse hem Fiesta hem de Polo bu sınıfta yer alan en güçlü iki model. İkisinin de yenilenmesi bu rekabeti biraz daha yukarıya taşıdı. Her ikisi de verimli motorlara, başarılı otomatik şanzımanlara, küçük olmalarına rağmen geniş yaşam alanlarına ve boylarından büyük donanımlara sahip. Neyse fazla uzatmadan konumuza Fiesta ile başlayalım!

Ford Fiesta

A5. jenerasyonuyla birlikte filo müşterileri tarafından en çok tercih edilenlerden biri olan Fiesta bu başarısını 6. ve 7. Jenerasyonuyla da sürdürdü. Ardından yazımızın başında belirttiğimiz detaylar segmentteki dengeleri tamamıyla değiştirdi. Yepyeni Fiesta, yepyeni detaylar ve yeniliklerle karşımıza bu yaz ilk defa çıkmıştı.

Tasarım

Yeni Fiesta'yı ilk defa gördüğünüzde farları çevreleyen gündüz farları size, eyeliner'ını özenerek ve hatasızca sürmüş güzel bir kadın gibi bakıyor. Önceki nesle göre daha yumuşak ve kompakt olan farlar bu detayla ışıl ışıl olmuşken sis farlarının geometrik olan tasarımı hemen dikkatinizi çekiyor. Ardından krom detaylarla süslü olan motor ızgarası ise otomobilin artık Premium bir algı yaratan ön görüntüsünü tamamlıyor.

Fiesta'nın yanına geçtiğinizde Titanium donanım paketli olan otomobilimizin 17 inç boyutundaki jantlarıyla tanışıyorsunuz. Jantların tasarımı şık ve bir önceki jenerasyondan farklı. Bunun haricinde sade ve yumuşak çizgilere sahip olan yan profil size güven ve şıklık sunmayı başarmış.

Otomobilin arkasına geçtiğinizde ise çift parçalı stopların yere paralel olarak uzandığını ve bu sayede de Fiesta'nın kalçasının geniş gözükmesine sebep olduğunu fark ediyorsunuz. Ayrıca biraz yüksek olan arka tampon, otomobilin bagaj havuzunun daha fazla aşağıda kaldığını da dışarıdan vurgulamayı başarmış…

Yeni Fiesta'nın sürücü kapısını açtığınızda ise yeni bir dünyaya kapı açmış gibi oluyorsunuz. Focus ve Ford'un bir çok modelinde de kullanılan üç kollu, fonksiyonel direksiyon size hemen merhaba diyor. Ön konsolun ortasına konumlandırılmış olan ve bir çıkıntı formunda duran dokunmatik multimedya ekranı; bizce yeni Fiesta'nın teknoloji olarak kazandığı, ergonomi olarak da kaybettiği bir detay olarak yerini almış durumda. 8 inçlik bu ekran SYNC yazılımıyla birlikte sunuluyor. Apple CarPlay ve Android Auto tabi ki var! Trend donanım paketinde ise bu ekranın 4.2 inçlik boyutta olanı sunuluyor.

Gösterge paneline baktığınızda ise yumuşak ve okunabilir fontlar takibi kolaylaştırıyor. Ayrıca direksiyonun arkasında yer alan vites kulakçıkları da Fiesta'nın en büyük artılarından.

Hazır otomobilin tasarım detaylarından bahsederken boyutlarından da bahsedelim. Yeni Fiesta 4040mm uzunluğa, 1941 mm genişliğe, 1476 mm yüksekliğe ve 2493 mm aks mesafesine sahip. Otomobilin bagaj hacmi ise 292 litre.

Donanım

Test aracımız olan yeni Fiesta Titanium donanım paketine ek olarak "Jant Paketi, X Paket, B&O" paketlerine de sahipti. Jant Paketi'nde, Titanium ile gelen 16 inçlik jantlar yerine 17 inç boyutunda olanlar var. X Paket'te ise elektrikli katlanabilir yan aynalar, ön ve arka park sensörleri, geri görüş kamerası, otomatik paralel park sistemi, paralel park çıkış yardımı,





Otomobil, şanzımanının karakterinden dolayı özellikle alt devirlerde gitmeye çok istekli.

otomatik dikey park sistemi ve anahtarsız giriş sistemi gibi ekstralar var.

B&O, Bang & Olufsen markasının ses sisteminin bu otomobil içinde olduğunu belirtiyor. Bu sistem 9 hoparlöre ve bir adet subwoofer'a sahip. Otomobilin içerisindeki ses kalitesi b segmenti bir otomobil için tek kelimeyle inanılmaz! Tahmin etmeyeceğiniz kadar kaliteli bir ses sunan bu sistemi ve bu markayı bu segmentte tek kullanan otomobil üreticisi Ford!

Motor ve Performans

Ve işte en önemli bölüme geldik. Test aracımız olan Fiesta'da 1.0 litrelik, 3 silindirli, turbo beslemeli ve 2012 yılından beridir Engine Of The Year ödülünü kendi klasmanında kimseye kaptırmayan motor var!

Bu motor 100 hp güç ve 170 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla gücü ön tekerleklere veren otomobil, şanzımanının karakterinden dolayı özellikle alt devirlerde gitmeye çok istekli. Bu istek sizin gaz pedalına bastığınız ilk andan itibaren kafanızda "çok mu bastım ya?" sorusunu sürekli olarak canlandırıyor ama bu durumun en önemli sebeplerinden biri başta da belirttiğimiz gibi şanzıman ve motorun karakteri.

Bu atiklik sayesinde otomobil, şehir içindeki ani hızlanmalarınıza çok güzel cevap veriyor. Yüksek hızlardaki durum ise motor hacminden kaynaklı olarak daha az bir seviyede.

3 silindirli motorların çalışma biçiminden dolayı sarsıntı; en alt devirden üst devirlere kadar, yalıtım oldukça iyi olsa da hissediliyor.

Otomobili şehir içinde kullanırken bize verdiği yakıt tüketim değeri ne yazık ki fabrika verilerinden çok daha yüksekti. Şunu belirtmemizde fayda var 9 lt / 100 km civarına İstanbul trafiğinde düşürmek neredeyse imkansız gibi.

Yeni Fiesta ile şehirden uzaklaşıp biraz daha performanslı bir sürüş yaptığınızda ise otomobilin yumuşak süspansiyonlarına göre sergilediği yol tutuş performansının üst seviyede olduğunu fark ediyorsunuz. Viraj çıkışlarına doğru gaz pedalına olan davranışınızda biraz agresiflik var ve motor devrini ayarlamanız zor ise kafadan kaymalara sebep vermeniz çok normal oluyor.

Özellikle 17 inç boyutundaki jantlarda bulunan lastikler Fiesta'nın yumuşak süspansiyonlarını daha az esnetmeye çalışıyor.







VW Polo

A En yeni, en geniş ve en teknolojik Polo! Bulunduğu segmente Premium algısını ilk günden itibaren katan Polo, filo satışlarının da desteği sayesinde segmentteki en tercih edilebilir otomobil pozisyonunda.

Tasarım

Polo'yu ilk kez gördüğünüzde otomobilin farlarındaki zig zag biçiminde tabir edilen gündüz farları size merhaba diyor. Önden olabildiğince geniş gözüken otomobilin yan profiline geçtiğinizde ise ilk aklınızdan geçen bu gerçekten bir Polo mu oluyor! Yan profilden sade bir tasarım diline sahip ve yere yakınlığı da dikkat çekiyor. Otomobilin donanım paketinden kaynaklı olan 17 inç boyutundaki jantları diğer VW modellerindeki jantları da andırıyor.

Arka tarafta ise ledli stoplar ve bu stopların kesik olan alt kısımları en önemli detaylar arasında.

VW Polo'nun kapısını açıp içine bindiğinizde ise önceki nesilden hatırlayacağınız üç kollu, altı düz direksiyon öncelikle merhaba diyor. Klasikleşen VW fontlarına sahip olan gösterge panelinin takibi tabi ki olabildiğince kolay…

Konsolun tam ortasında kalan 8 inçlik dokunmatik ekranın hem çalışması hem de hassasiyeti tüm Avrupa tarafından test edildiği ve onaylandığı için bize pek fazla söylenecek söz kalmıyor.

Polo'nun dışına ve içine baktığınızda en fazla dikkat çeken durum, otomobilin içeriden ve dışarıdan boyutları oluyor. Bu konuyla alakalı sizleri fazla meraklandırmadan detayları verelim. Polo, 4053 mm uzunluğunda, 1946 mm genişliğinde, 1446 mm yüksekliğinde ve 2564 mm uzunluğunda bir aks mesafesine sahip. Otomobilin bagaj hacmi ise 351 litre!

Bu ölçülerle alakalı bizim fikrimiz ise Polo'nun içine biner binmez adeta bir Golf içerisinde olduğunu hissediyorsunuz. Özellikle önde oturan iki yolcunun omuzları arasındaki mesafe, b segmenti bir otomobil için neredeyse ulaşılmış en fazla mesafe. Bu sayede içeride zaman geçirmek sizi boğmuyor ve daha rahat hareket ediyorsunuz. Bunun ardından arka koltuğa geçtiğinizde yine bu otomobilin Polo olduğuna inanmakta zorlanıyorsunuz. Özellikle diz mesafesi gerçekten tahmininizin üzerinde olacaktır!

Donanım

Yeni Polo ülkemize3 farklı donanım paketiyle geliyor. Bu paketlerden biri ne yazık ki test aracımızın motoruna sahip değil. 1.0 TSI motorlu otomobili Comfortline ve Highline donanım paketleriyle satın alabiliyorsunuz. Bizim test aracımızın donanımı ise sizinde tahmin ettiğiniz gibi Highline idi.

Bu donanım paketiyle otomobil kullanıcısına "Türkçe dil seçenekli, 8" renkli dokunmatik ekran, 6 hoparlör, çok fonksiyonlu deri direksiyon, ambiyans aydınlatması, çift kademeli bagaj zemini, yan aynalarda LED sinyal lambaları, ön radyatör ızgarasında





Polo'nun 1.0 litrelik motoru tatminkar bir sürüş performansı vaat ediyor.

dekoratif krom çıta, ön tampon altında ilave dekoratif krom çıta, ön sis farları ve entegre statik dönüş farları, Bluetooth'lu mobil telefon hazırlığı, yol bilgisayarı (Türkçe dil seçenekli), yağmur sensörü"gibi özellikler sunuyor.

Otomobil içerisindeki sessizlik ve geniş kabinin sizde bıraktığı his beklediğinizden daha üst seviyede!

Motor ve Performans

Sahip olduğu hacme göre oldukça başarılı bir performans ve tüketim verisine sahip olan 1.0 litrelik TSI motor, test aracımız e karşılaştırma konumuzdaki Polo'da da yerini almış durumda.

Bu motor 95 hp güç ve 175 Nm tork üretiyor. Bu değerlerdeki gücü otomobil ön tekerleklerine 7 ileri çift kavramalı şanzımanı olan DSG ile başarılı ve kayıpsız bir biçimde iletmeyi başarıyor. Özellikle ilk harekete başladığınız andan maksimum hıza kadar oldukça doğrusal biçimde ilerleyen Polo, boyutundaki farklılığa ek olarak teknik detaylarındaki bu durumla da neredeyse tüm rakiplerinden kolayca ayrılacağa benziyor.

Otomobilin MQB platformu, Polo'ya daha iyi bir yol tutuşun yanında, geniş lastik aralıkları ve yere yakın ağırlık merkezini de katmış. Tüm bu detaylarla otomobil yere rakibinden daha iyi olmasa da onun kadar iyi tutunmayı başarıyor.

Yeni Polo'nun özellikle uzun virajlarda yanal yatmalara sebep veren süspansiyonlarının siz hızlandıkça size daha çok ayak uydurmaya çalıştığını kolayca gözlemliyorsunuz. Gücünün de kayıpsız bir biçimde aktarılması, otomobilin viraj çıkışlarındaki hızlanmasının maksimum olmasını doğuruyor. Bu sayede bir virajdan diğerine hızınızı kolay bir biçimde taşıyabiliyorsunuz.

Şehir dışı temposunda daha fazla şehir içine geçtiğinizde ise otomobilin 1 litrelik motorunun ekonomik yanı size merhaba diyor. Şehir içi yoğun trafikte size sunduğu değerler tahmin edersiniz ki fabrika verileri civarında değil. Ancak 7.0 lt – 7.5 lt / 100 km gibi değerleri yakalamanız oldukça kolay.

Otomobilin iç mekandaki yol, rüzgar ve ısı yalıtımı olabildiğince iyi diye nitelendirilebilir. Özellikle uzun yollarda kullanıcısını yormayacak seviyede olduğunu da belirtelim.









Ford Fiesta 1.0 Ecoboost Titanium
Motor: 1.0 lt, 3 silindir, 12V, benzin
Güç: 100 HP @ 4500-6500 d/d
Tork: 170 Nm @ 1500-4500 d/d
Aktarma: 6 ileri otomatik, önden çekiş
0-100km/s : 12.2 sn.
Maksimum hız: 180 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 5.2 lt / 100 km
Ağırlık : 1206 kg
Fiyat: 92.500 TL

KARAR

En zor bölümdeyiz aslında ancak bu konuda ciddi bir zorluk bizi her iki otomobili de kullandığımız süre boyunca etkilemedi. Bu bölümü ara başlıklarla sizlere anlatmamız gerekirse,

Fiyat

Bu başlığın altında Fiesta, Polo'dan en üst donanım seviyesinde 400 TL daha pahalı ama bu pahalılığı donanımlarıyla kapatıyor.

Boyutlar ve iç hacim

Polo bagaj hacmi olarak rakibinin önünde, dış boyutlar olarak rakibinin önünde ve aks mesafesi ki bu durum bu segmentte çok önemli rakibinin önünde. Bu durumda boyutlar ve iç hacim başlığında Polo önde olmayı başarıyor.

Performans ve tüketim

Bu başlıkta öncelikle yakıt tüketiminden bahsedelim. Otomobilleri kullandığımız 200 km'lik mesafelerde Polo bize 8.6 lt / 100 km gibi tüketim verisi sunarken, Fiesta 9.4 lt / 100 km gibi bir değer sundu. Ayrıca Polo'nun tüketim değerini aşağılara çekmek daha mümkün iken Fiesta'da bu durum ne yazık ki yok denecek gibi.

Performans konusunda ise değerler aslında Fiesta'nın önde olması yönünde ama hissedilen bir fark var o da DSG! Fiesta'nın gaz pedalındaki hassasiyet başarılı ancak şanzımanı "S" konumuna getirmeden otomobildeki geç hareketlenmelere maruz kalabiliyorsunuz, gerçi "S"'de bu durumda sizi çok farklı bir noktaya götürmüyor. Performans konusunda Polo'nun doğrusal ve sorunsuz biçimde hızlanması Fiesta'nın önünde.

Tüm bu detaylara birde kendi hissettiklerimizi eklememiz gerekirse. Her iki otomobilde segmentinde tepe noktaya oynamaya aday ve oynayacaklar da... Fiesta'nın donanımı ve yol tutuşu onu iyi bir noktaya götürürken, Polo'nun daha Golf olması, sorunsuz yürümesi ve geniş diz mesafesi aklınızı tamamıyla çelebilir ayrıca 50 litrelik bagaj hacmi farkını da buna eklemekte fayda var! Sonuç olarak Polo sanki biraz daha önde.



VW Polo 1.0 TSI DSG

Motor: 1.0 lt, 3 silindir, 12V, benzin
Güç: 95 HP @ 5000-5500 d/d
Tork: 175 Nm @ 2000-3500 d/d
Aktarma: 7 ileri çift kavramalı otomatik, önden çekiş
0-100km/s : 10.8 sn.
Maksimum hız: 187 km / s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 4.7 lt / 100 km
Ağırlık : 1180 kg
Fiyat: 92.100 TL

Mercedes Benz G 350d

Mercedes Benz'in SUV ürün gamındaki en önemli modeli olan G Serisi, yenilendi. Biz ise yeni G Serisi ile tanışmadan önce eski otomobilin nasıl olduğunu size hatırlatmak istedik...



Artıları : Eskimeyen tasarımı, arazi kabiliyeti
Eksileri : Konforsuz sürüşü

Fotoğraflar: Doruk Barın





Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

A Otomotiv sektörüne damgasını vuran bazı olaylar vardır her sektörde olduğu gibi. 1977 yılından bu yana üretilen, seri üretim olarak yüzde 100 kilitli diferansiyel özelliğini kullanıcısına sunan, yenilenen ama çizgisinden uzaklaşmayan en önemli modellerden biri olan G Serisi'ne merhaba deyin!

Mercedes Benz markası tarafından ilk defa 1979 yılında üretilen otomobil, tercih edilme biçimine göre gün geçtikçe yenilendi ve en yeni halini görmeden önceki versiyon olan, fotoğraflarına baktığınız otomobil haline geldi.

Dış tasarımı olarak her yeni makyaj kapsamında çok farklı bir görünüme geçmeyen otomobil, daha konforlu ve daha teknolojik oldu.

G Serisi'ni dışarıdan gördüğünüzde otomobilin köşeli tasarımı, bunun bir G Serisi olduğunu size direkt olarak hatırlatıyor. Kare çizgilere sahip olan otomobilin en dikkat çeken yanı aerodinamiden uzak agresif biçimde tasarlanmış köşelere sahip olan duruşu oluyor. Özellikle dev gibi bir duruş sergilemesi ise bu aracın tercih sebeplerinin başında geliyor.

Otomobilin yanına geçtiğinizde ise yerden yüksek olan duruşu ve test aracımızda olan 19 inç'lik AMG jantları hemen gözünüze çarpıyor. Özellikle G63 AMG versiyonunda olan bu 5 kollu mat siyah renkli jantlar bizim içinde bonus olan bir durum…

Arka kısımda ise, bagaj kapağının hemen üzerindeki yedek lastik ilk olarak gözünüze çarpıyor. Bunun haricinde ise ekstra bir kapı gibi sola doğru açılan bagaj kapağı otomobilin

Heybetli tasarımıyla G Serisi kendine baktırıyor.

tasarım dilini ve amacını kolayca anlatan efsane bir unsur…

G Serisi'nin içine geçtiğinizde ise, otomobilin rahatsız diye nitelendirdiğimiz yapısı sizi, koltuğa oturur oturmaz karşılıyor. Yüksek sürüş pozisyonu, direksiyon arkasında hemen sonlanan ve neredeyse 90 derece diklikte olan ön cam ve bu cam ile sürücü arasındaki kısa mesafe bu durumu destekleyen en önemli unsurlar.

Özellikle yeni versiyonda karşılaşmayacağımız eski nesil dört kollu direksiyon ve analog göstergeler görevini tam anlamıyla yerine getirmeyi başarıyor. Konsol ortasında yer alan ve yeni versiyonda olmayacak olan multimedya ekranı Comand yazılımıyla rahat biçimde çalışıyor. Harman Kardon marka ses sistemini standart donanım olarak sunan Mercedes Benz, otomobilin duruşuna kattığı bu konfor unsuruyla içimizi biraz rahatlatıyor.

Sürücü koltuğuna



oturduğunuzda, koltuğun sağ iç kısmında kalan kumandalar dikkatinizi çekiyor. Bu tuşlar sayesinde koltuğunuzun, sırt, bel, kalça ve yan desteklerini istediğiniz şekilde ayarlayabiliyorsunuz.

Kontağı çevirip harekete başladığınızda ise işler biraz daha değişiyor. Öncelikle şundan bahsetmeliyiz, görüş açısı. Otomobilin küt motor kapağı tasarımı ve yüksek sürüş pozisyonu size aracın önünü tam olarak görme imkanı tanıyor. Bu durum gerçek anlamda özlenilen ve her SUV'nin sunmadığı güzel bir tasarım unsuru. Bu güvenle birlikte direksiyonu çevirdiğinizde ise askeri bir jip kullanıyormuşsunuz gibi hissettiren direksiyon ve sizin direksiyon hareketinizle sağa sola esneyen gövde kafanızı karıştırıyor. Özellikle etiket fiyatıyla alakasız olan bu durum, G Serisi'nin sürüş genetiği. Bu aracı alacaksanız bu durumu bilmek zorundasınız!

Harekete başladığınızda 3 litreik 6 silindirli dizel motorun yüksek torku özellikle düşük motor devrinde seyir halindeyken ekonomik bir sürüş vaad ediyor. Sonrasında ise 7 ileri tam otomatik şanzımanın aracın dört tekerleğine birden ilettiği 245 hp güç ve 600 Nm tork ile tanışıyorsunuz. Özellikle arazi şartlarında otomobil görevini tam olarak yerine getiriyor. İlk olarak asfalt üzerindeyken hislerimizi anlatıp sonrasında aracın özüne yani toprağa dönüşü yapacağız.

Asfalttaki tepkileri tam, ama tam bir off road aracı şeklinde. Olabildiğince esneyen gövde hızlı





KARAR

Duruşu, tarzı, sürüşüyle SUV segmentindeki en güçlü karakter olan G Serisi gerçek bir SUV diyebiliriz. Bu aracı alıp sadece asfaltta kullanmak bu otomobile verilmiş en büyük ceza ama 1 milyon TL gibi bir etiket fiyatı ödedikten sonra çamurlara bulaşır mısınız bu da bilinmez.
Satın alınmak istiyorsa, evin ikinci otomobili olması konfor konusunda akılınız rahatlatır. Tek araç olacak bir otomobil olması bizce biraz zor. Özellikle konfor ve yakıt tüketimi açılarından gündelik olarak kullanılacak bir otomobil olmadığını belirtmemizde fayda var ayrıca el yapımı bir üretim tarzı olması da buna ek olarak gösterilebilir. Kullandığımız test otomobilimiz tüm ekstra donanımlarıyla birlikte 1.080.800 TL!



Teknik Veriler

Mercedes Benz G 350d

Motor: 3.0 lt, 6 silindir, 24V, dizel
Güç: 245 HP @ 3600 d/d
Tork: 600 Nm @ 1600-2400 d/d
Aktarma: 7 ileri G-Tronic, dört tekerlekten çekişli
0-100km/s : 8.8 sn.
Maksimum hız: 192 km/s
Yakıt tüketimi : (Ort.) 9.9 lt / 100 km
Ağırlık : 2612 kg
Fiyat: 919.036



viraz dönüşleri için çekinmelere sebep olurken, direksiyonun bir otomobilden ziyade farklı bir aracın direksiyonu olduğu hissi her anınızda sizi uyarıyor. Sürüş boyunca 14 lt / 100 km gibi iddialı bir tüketim verisiyle karşılaşmış olmamız bizi çok fazla üzmedi. Ancak biraz daha sakin bir sürüş tercih ederseniz bu değer rahatlıkla 11 lt / 100 km seviyelerine iner.

Fotoğraflardan gördüğünüz, kumsal alanına gittiğimizde ise durum çok farklılaşıyor. Öncelikle konsolun tam ortasında yer alan 3 farklı arazi sürüşü sunan diferansiyel kiliti özelliğinden bahsetmek isteriz. He birde "Low Range" düğmesi var!

Orta konsoldaki tuşlar üzerinden kilitlenebilir ön aks diferansiyeli, arka aks diferansiyeli ve orta diferansiyel, sadece Low-Range modunda (devreye alınmış arazi aktarımı) kullanılabiliyor. Yani siz diferansiyellerinizi yüzde yüz olarak kilitleyip hiçbir koşula



takılmadan hayatınıza devam edebiliyorsunuz.

Kilitlerin elektrikli olarak devreye alınması, artan çekiş ihtiyacına göre şu sırayla gerçekleşiyor: Orta diferansiyel, arka aks diferansiyeli, ön aks diferansiyeli…

Tüm kilitler devredeyken ESP sisteminin de devrede olmadığını size gösteren gösterge bize de kumlar üzerinde keyifli anlar yaşattı. Özellikle bir an kendimizi kuma sapladığımızı düşünsek de otomobil bu durumundan hiç zorlanmadan kolayca kurtulmayı başardı. Asfalt zemine göre arazi koşulunda daha zevkli bir sürüş sunan G Serisi ile aklımızdan en çıkmayan durum şu oldu: Etraftaki insanların tebessümle bakışları!





SUBARU XV




Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Yeni Subaru Global Platformu üzerinden geliştirilerek Türkiye pazarına sunulan ilk model olan yeni Subaru XV, simetrik sürekli dört çeker sistemi ve standart sunulan EyeSight sürüş destek teknolojisiyle dikkat çekiyor.

A Subaru XV uzun süredir yollarımızdaydı ve nihayet artık yeni jenerasyonuna kavuştu. Subaru'nun 2025'e kadar satışa sunacağı tüm elektrikli, hibrit ve benzinli araçlarında kullanacağı Yeni Global Platformu ilk kez Subaru XV modeliyle yollara çıktı. Güvenlik, yol tutuş ve elektronik destek sistemlerini bir arada daha verimli şekilde üretebilmek için geliştirilen yeni platform, markanın bugüne kadar gerçekleştirdiği en büyük iyileştirmelerden birisi olarak nitelendiriliyor. Yeni platform gövde sağlamlığı ve verimlilikte çok önemli gelişmeler sağlamış. Bu platform, otonom sürüşe giden yolda da gereken altyapıyı sağlayacak.

Subaru'nun markaya özgü Simetrik Sürekli Dört Çeker Sistemi'ne dayanan SUV tecrübesiyle üretilen, kompakt gövde ile sağlam ve sportif tasarımı birleştiren orta sınıf SUV



modeli XV, hem şehirde hem de zorlu yol koşullarında makul performans sağlıyor. Neden makul dedik? İrdeleyelim….

Yeni Subaru XV, Türkiye pazarına üç farklı donanım seçeneğiyle sunuldu. Xtra, Xtreme ve Xclusive donanımlarına sahip olan yeni Subaru XV'nin fiyatlarını yazmak istemedik çünkü sene sonu olduğu için Ocak ayında muhtemelen zamlanacaktır. Ancak 120 bin ile 160 bin TL bandında olduğunu söyleyebiliriz. Tüm Subaru XV modellerinde 1.6 litrelik Boxer benzinli motor kullanılıyor. 6200 d/d'de 114 HP güç ve 3600 d/d'de



150 Nm tork sunan Yeni Subaru XV'nin ortalama yakıt tüketimi 6.4 lt/100 km. Tork konvertörlü Lineatronic şanzıman ve Simetrik Sürekli Dört Çeker Sistemi tüm yeni Subaru XV modellerinde standart olarak sunuluyor. 6.4 litrelik yakıt tüketim verisini yakalamak pek kolay değil. Atmosferik motor pek yeterli değil ama lineartronic şanzıman kullandıklarımızın muadilleri arasında en iyilerinden biri olduğunu söyleyelim. XV bu motor



Geliştirilmiş kabin tasarımına ek olarak, mükemmel görüş açıları, ferah kabin ve bagaj alanı gibi Subaru'ya özel işlevler daha da geliştirildi.

KARAR

Subaru XV yeni haliyle beğenimizi kazandı. Atmosferik motor ve lineartronic şanzıman kalbimizi fethetmese de günlük kullanımda sorunsuz. Kaliteli, sessiz ve şık bir SUV. Bizce sınıfının en iyilerinden biri olmuş.



Artılar: Simetrik Dört Çekiş, kalite hissi, konforlu sürüş
Eksiler: Motor ve şanzıman

Teknik Veriler

Subaru XV 1.6i Xclusive
Motor: 1.6 lt, 4 silindir, benzinli
Güç: 114 HP @ 6200 d/d
Tork: 150 Nm @ 3600
Aktarma: Tork konvertörlü otomatik, dört tekerlekten çekişli
0-100km/s: 13.9 sn.
Maksimum hız: 175 km/s
Yakıt tüketimi: (Ortalama) 6.4 lt / 100 km
Ağırlık: 1425 kg
Fiyat: 156.900 TL







Yeni Subaru XV'deki EyeSight sürüş destek teknolojisi, Çarpışma Önleyici Frenleme, Çarpışma Önleyici Gaz Kontrölü, Adaptif Hız Kontrolü, Şerit İhlal Uyarısı, Şeritte Kalma Asistanı, Trafikte Hareket Uyarısı ve Dengeli Sürüş Uyarısı gibi fonksiyonlarıyla sürücünün üzerindeki yükleri azaltıyor.

ve şanzıman ile atak sürüşten ziyade konforlu ve günlük kullanımda sorun çıkartmayacak bir sürüş vaat ediyor.

Yeni Subaru XV'nin tüm versiyonlarında, EyeSight sürüş destek teknolojisinin yanısıra; ön, yan ve perde hava yastıklarına ek olarak sürücü diz hava yastığı, geriye katlanabilir pedal sistemi, X-Mode ve Aktif Tork Yönlendirme standart olarak sunuluyor. Konfor ve teknoloji anlamında da Apple Car Play fonksiyonlu yeni 8 inçlik dokunmatik ekran ve 6.3 inçlik çok fonksiyonlu bilgi ekranı gibi çok sayıda yeni donanım Yeni Subaru XV'nin standartlarına eklenmiş…

Yeni platformun ağırlık merkezi mevcut modele kıyasla 5 mm daha alçak. Sağlamlık ve süspansiyon gelişimindeki büyük ilerlemelerle birleşince daha alçakta bulunan ağırlık merkezi yüksek performanslı spor araçlarla yarışabilecek seviyede manevra kabiliyeti ve tehlikeden kaçınma performansı sağlıyor.

Standart donanım olan, Subaru'nun yenilikçi ve yaygın olarak kabul gören sürüş destek teknolojisi EyeSight son derece etkili güvenlik sağlıyor. Çarpışma Önleyici Frenleme, Çarpışma Önleyici Gaz Kontrölü, Adaptif Hız Kontrolü, Şerit İhlal Uyarısı, Şeritte Kalma Asistanı, Trafikte Hareket Uyarısı ve Dengeli Sürüş Uyarısı gibi fonksiyonlarla sürücünün üzerindeki yükleri azaltıyor.





Citroen C3 Aircross



Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

Auto Best 2018 birincisi, b crossover diye adlandırdığımız segment üyesi C3 Aircross ile beraberiz. Yaz mevsiminde Bodrum'da ilk defa kullanma fırsatı bulduğumuz otomobille bu defa İstanbul içerisinde vakit geçirdik...

A Citroen markasının geçtiğimiz yıl bu zamanlarda tanıttığı yeni C3 modelinin en yeni hali Aircross karşınızda.

Otomobil standart C3'ten daha yüksek ve off road karakterli bir hale gelmiş.

Öncelikle C3 Aircross ile ilk defa karşılaştığınızda otomobilin C3'ten çokta farklı olmadığını kolayca fark ediyorsunuz. Hayatımıza C4 Picasso ve C4 Cactus ile güzel bir giriş yapan yen füturistik Citroen tasarımı, bu akıntıya yeni C3'ü de katarak devam etmişti. Şimdi ise bu akımın en son üyesi ise Aircross... Otomobilin tampona konumlandırılmış farları ve farların hemen üzerinde kalan gündüz farları ilk bakışta dikkatinizi çekiyor. Bu tasarım detayıyla yerden olabildiğince yüksek gözüken otomobil, tavan rayları sayesinde off road karakterli bir duruşa da sahip olmuş. Aracın yan profiline geçtiğinizde ise arka kelebek camlarındaki kırmızı detaylar dikkatinizi çekiyor. Ayrıca tavan rayları, far çerçeveleri ve aynalar da bu renkte. Biz kırmızı diye nitelendirdik ancak daha fazla neon turuncu bir renge daha yakın olduğunu da belirtebiliriz.



C3 Aircross'un boyutlarına baktığınızda ise 4155 mm uzunluğa, 1765 mm genişliğe ve 1648 mm yüksekliğe(tavan barlarıyla) sahip. Aracın bagaj hacmi ise 410 litre. Bu boyutlarla Aircross standart C3'ten 159 mm daha uzun, 16 mm daha geniş ve 158 mm daha yüksek, yüksekliğe tabi k tavan raylarını kattık...

Aircross'un içine bindiğimizde ise test aracımızın opsiyonel donanımı olan "Metropolitan Ambiyans Gri" döşemeleri bizi karşıladı. Adından da anlaşıldığı gibi gir renkte olan bu döşemede bazı detaylar gövde rengindeki turuncuyla süslenmiş



Teknik Veriler

Citroen C3 Aircross
Motor: 1.2 lt, 3 silindir, 12V, benzin
Güç: 110 HP @ 5500 d/d
Tork: 205 Nm @ 1500 d/d
Aktarma: 6 ileri tam otomatik, önden çekişli
0-100km/s : 10.6 sn.
Maksimum hız: 183 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 5.6 lt / 100 km
Ağırlık : 1203 kg
Fiyat(Başlangıç): 119.150 TL







KARAR

Standart B segmenti bir otomobile alternatif olarak tasarlanan Aircross yazımızda da defalarca belirttiğimiz gibi oldukça eğlenceli. Otomobil ülkemizde 1.6 litrelik dizel motorlu ve 1.2 litrelik benzinli motorla satılıyor. Ancak sadece benzinli motorlu Aircross'u otomatik şanzımanla tercih edebiliyorsunuz. Son olarak fiyat konusuna geldiğimizde ise durumlar biraz karışıyor. 1.2 litrelik Aircross'un başlangıç fiyatı 119 bin 150 tl(!), test otomobilimizin etiket fiyatı ise 130 bin 155 tl!

durumda. Açık renkte olan bu döşeme hem şık hem de çok ferah bir ortamı size sunuyor ancak opsiyonel donanım olan bu döşemenin ekstra fiyatı 2.155 tl ve 1.2 litrelik motora sahip olan versiyon için 1.6 litrelik versiyonda durum daha da pahalı…

Otomobilin kumaşlarla bezenmiş iç mekanı ve rahat koltukları size kendinizi gelenekselleşen aile evinde hissettiriyor. Bu kumaş tasarımından kurtulduğunuz anda gözünüze çarpan ilk detay ön konsol ortasına konumlandırılmış olan multimedya akranı oluyor.7 inç boyutundaki bu ekran üzerinden müzik sistemi, navigasyon, sürüş detayları, bağlanmış olan cep telefonu, klima kontrol ünitesi gibi birden fazla menüye ulaşabiliyorsunuz. Kullanımı kolay ancak biraz önce belirttiğimiz menülerin hepsi bu ekranın yanındaki dokunmatik tuşlarla çalışıyor ve bu tuşların hassasiyeti özellikle otomobili kullanırken biraz işinizi zorlaştırabiliyor.

C3 Aircross'un iç mekanını standart C3'ten ayıran en önemli özellik ise Aircross'un el freni kolu. Bu kol Peugeot 2008 ile aynı. Tam olarak avuç içine sığan ince bir elin yumruğu gibi bir tasarımda olduğunu düşünebilirsiniz.

Aracın sürüşüne başladığınızda ise 1.2 litrelik PureTech motorun sarsıntılı çalışmasıyla harekete başlıyorsunuz. Her ne kadar sarsıntılı bir çalışması olması akılınızda kötü bir izlenim bıraksa da bu motorun tutumluluğu ve performansı bulunduğu sınıfın en üst sıralarında.

12 litrelik 3 silindir motor turbo beslemeli ancak hatırladığınız gibi 130 hp güç üreten bir ünite değil. Bu motor Aircross'ta 110 hp güç ve 205 Nm tork üretiyor. 6 ileri tam otomatik şanzıman görevini yerine tam olarak getiriyor. Sürüş esnasında C3'e göre biraz daha esneyen otomobil yerden yüksek yapısını jantlarına ve helezonlarına borçlu. Özellikle performanslı sürüşlere pek fazla yaklaşmayan Aircross daha çok şehir içerisinde kendini güvende hissetmek isteyenler için eğlenceli bir alternatif.

Otomobilin standart donanım listesine baktığınızda ise "Yokuş kalkış desteği (Hill Holder), Arka park sensörü, Otomatik yanan farlar, Elektrikli katlanabilir ısıtmalı yan aynalar, 7" Dokunmatik Ekran, Mirror Screen (Apple CarPlay), Tavan barları, SUV görünümlü çamurluk üstü koruyucu ve gövde altı çıtası, Gri Anthra ön ve arka tampon alt çıtası, Uçak tipi park freni" en çok öne çıkanlar.

Fiat 500L





Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

Fiat 500L ufak bir makyaj gördü. Motor ve şanzıman seçenekleri aynı kalan aracın dış ve iç tasarımında bazı ufak yenilikler var...



A İtalyan otomotiv devinin en ikonik modeli olan 500 modelinden daha büyük ve daha geniş olan 500L modeli geride bıraktığımız 2017 yılının yaz mevsiminde yenilenmiş, bizde ilk defa kullanma fırsatı bulmuştuk.

O günden sonra ilk defa ve daha ciddi bir izlenim için yazımızın devamını okumaya başlayabilirsiniz.

Öncelikle yeni 500L'yi dışarıdan gördüğünüzde otomobilin daha karakteristik olan motor ızgarası ve farklılaşan tampon tasarımları dikkatinizi çekiyor. Sonrasında donanım seçenekleri arasına giren yeni tasarımlı alaşım jantlar 500L'nin dışarıdan duruşunu destekliyor. Otomobilin arkasına baktığınızda ise eski modelden pek farklı olmadığını hemen anlıyorsunuz.

Yeni 500L'nin asıl farklılıklarını bünyesinde barındıran iç mekana geçtiğinizde ise durum biraz daha zorlaşıyor. Öncelikle yeni nesil dokunmatik multimedya ekranı iç mekandaki en dikkat çeken donanım özelliği iken, yeni nesil üç kollu fonksiyonel direksiyon da bu durumu desteklemiş. Tüm bunlarının yanında 500X'ten hatırlayacağımız gösterge tablosu dijital ekranıyla 500L'nin iç mekanındaki yerini bulmuş.

Otomobilin multimedya ekranı Uconnect yazılımıyla desteklenmiş. Bu ekran üzerinden otomobilin sürüş bilgilerine, radyo ve müzik sistemine ulaşabilirken Apple Car Play ve Android Auto yazılımlarıyla akıllı telefonunuza da bağlanabiliyorsunuz. Bu ekran tam olarak 7 inç boyutunda. Dokunmatik hassasiyeti ancak algılaması biraz zaman alabiliyor.

Bu ekranın altında bulunan tuşlar arasında ise en dikkat çeken ECO tuşu oluyor. Bir önceki modelde bulunmayan bu özellik sayesinde otomobilin vites geçişleri daha ekonomik motor devrinde gerçekleşiyor ve ekonomiklik bir üst sınıfa çıkabiliyor.

Bir önceki paragrafta anlattığımız bölümün hemen altında, vites kolunun hemen önünde yer alan döner tuş sayesinde aracın çekiş sistemine temas edebiliyorsunuz. Normal, Traction+ ve Yokuş İniş Kontrol'ü diye adlandırılan bu üç mod sayesinde otomobili zemin şartlarına göre programlayabiliyorsunuz.

Test aracımız olan 500L'nin direksiyonuna geçtiğinizde ise ilk hissettiğiniz, yemek masasında oturuyormuşsunuz gibi oluyor. Yüksek sürüş pozisyonu, yüksek koltuk tabanıyla desteklendiğinde karşımıza çıkan sonuç bu oluyor. Sonrasında sürüşe başladığınızda C sütunlarının arasındaki şeffaf boşluk özellikle köşe ve sert viraj dönüşlerinizde sürüşünüzün kalitesini arttırıyor.



Artıları : Fonksiyonel iç mekanı, ekonomik motoru
Eksileri : Dualogic şanzımanı

Üç kollu direksiyon ona dokunduğunuzda his olarak elinizde güzel bir iz bırakıyor. Direksiyonun arkasında bulunan vites kulakçıkları sayesinde dualogic şanzımana erişebiliyorsunuz.

1.3 litrelik dizel motorlu otomobilimizin şanzımanı bir önceki cümlede dualogic olarak belirtmiştik. Bu şanzıman robotize diye adlandırılıyor ve yarı otomatik de diyebiliyoruz. Ancak o kadar sarsıntılı ve o kadar kararsız bir şanzıman ki özellikle yokuş yukarı çıkışlarında işinizi zorlaştırabiliyor. Bu durumda ise manuel değişim seçeneği en büyük avantaj olarak sunuluyor.

95 hp güç ve 200 Nm tork üreten bu motor 0'dan 100 km/s hıza 14.8 saniye gibi bir sürede otomobili ulaştırıyor. Ancak 3.9 lt / 100 km gibi iddialı bir fabrika tüketim verisini de kullanıcısına sunuyor. Biz bu otomobille şehir içi trafiğinde 300 km mesafe kaydettik ve karşılık olarak bize 5.8 lt / 100 km gibi güzel bir tüketim değeri sundu.



KARAR

Fiat 500L, dışarıdan eğlenceli ve içeriden fonksiyonel bir otomobil olarak ilk defa karşımıza çıkmıştı. Bugün ise bu otomobil daha ekonomik ve daha teknolojik olarak güncellendi. Bu güncelleme kapsamında yarı otomatik şanzımandan kurtulmuş olsaydı çok sevinirdik ancak bu şanzıman hala duruyor. Otomobilin en sıkıntılı yanı ne yazık ki bu şanzımanı. 500L ülkemizde 1.4 lt benzinli, 1.3 ve 1.6 lt'lik iki, toplamda da 3 farklı motorla satın alınabiliyor. Test aracımızın fiyatı 104 bin 900 tl iken dizel motorlu versiyonun başlangıç fiyatı 99.900 tl olarak belirlenmiş…

Teknik Veriler

Fiat 500L

Motor: 1.3 lt, 4 silindir, 16V, dizel
Güç: 95 HP @ 3750 d/d
Tork: 200 Nm @ 1500 d/d
Aktarma: 5 ileri yarı otomatik, dualogic, önden çeker
0-100km/s : 14.8 sn.
Maksimum hız: 169 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 3.9 lt / 100 km
Ağırlık: 1305 kg
Fiyat: 99.900 TL

SUV segmentindeki farklı alternatifler

Nissan Qashqai 1.6 dCi SkyPack X-Tronic
Motor: 1.6 lt, 4 silindir, 16V, dizel
Güç: 130 HP @ 4000 d/d
Tork: 320 Nm @ 1750 d/d
Aktarma: X-Tronic CVT şanzıman, önden çeker
0-100km/s : 11.1 sn.
Maksimum hız: 183 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 4.7 lt / 100 km
Boyutlar (U/G/Y) : 4394 / 1806 / 1590 mm
Ağırlık : 1410 kg
Fiyat(Başlangıç): 140.825 TL

Aslında Qashqai crossover diye adlandırılan segmentte yer alıyor. Ancak bu karşılaştırma konumuzdaki durum da tam olarak bu! Qashqai diğer modellere karşı diye düşünmeyin ancak segmentindeki satış lideri bir otomobil olduğunu da unutmayın!



Fatih Tan
fatihtan@autopress.com.tr

Ford Kuga 1.5 TDCi Titanium Powershift

Motor: 1.5 lt, 4 silindir, 16V, dizel
Güç: 120 HP @ 3600 d/d
Tork: 270 Nm @ 1500 – 2000 d/d
Aktarma: 6 ileri tam otomatik, önden çeker
0-100km/s : 12.4 sn.
Maksimum hız: 171 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 4.8 lt / 100 km
Boyutlar (U/G/Y) : 4531 / 1838 / 1703 mm
Ağırlık : 1605 kg
Fiyat(Başlangıç): 150.700

Opel Grandland X 1.6 Dizel A/T Excellence

Motor: 1.6 lt, 4 silindir, 16V, dizel
Güç: 120 HP @ 3750 d/d
Tork: 300 Nm @ 1750 d/d
Aktarma: 6 ileri tam otomatik, önden çeker
0-100km/s : 12.2 sn.
Maksimum hız: 185 km/s
Yakıt tüketimi : (Ortalama) 4.6 lt / 100 km
Boyutlar (U/G/Y) : 4477 / 1856 / 1609 mm
Ağırlık : 1355 kg
Fiyat(Başlangıç): 165.900 TL



A Dünya çapında genişleyen SUV/Crossover segmenti herkesin dikkatini çekiyordur. Özellikle satışların yaklaşık yüzde 50'sini oluşturan bu otomobiller geniş iç hacim, geniş boyutlar ve geniş bagaj hacmini standart otomobillere oranla daha yerden yüksek bir yapıda tüketiciye sunuyor.

Hal böyle olduğunda da tüketicilerin yarısı gibi önemli bir kısmı yere yakın bir otomobil almak yerine bu tarz otomobilleri tercih ediyor.

Şuan bu satırları okuduğunuz karşılaştırma konumuzda ülkemize yeni giriş yapmış olan Opel Grandland ve Nissan Qashqai ile birlikte Ford Kuga'yı bir araya getirdik. Konumuzdaki rakiplerin hepsi dizel motora ve otomatik şanzımana sahip. Ayrıca her otomobilin donanım özellikleri de birbirine yakın.

Her ne kadar Qashqai segment lideri pozisyonunda olsa da Grandland X'in ve Kuga'nın duruşu da bir o kadar sert. Bakalım sonuçlar nasıl olacak?

Nissan Qashqai

A Konumuza Nissan Qashqai ile giriş yapmak istiyoruz. Qashqai üretildiği ilk günden bu yana hem Avrupa pazarında hem de ülkemizde satış rakamları olarak lider pozisyonda. Bu liderlğin getirdiği sorumluluğu marka ciddi bir biçimde taşıyabiliyor.

Özellikle yeni diye adlandırılan bu otomobilin 1.2 litrelik benzinli motorlu versiyonunu ve ilk sürüşünü önceki sayılarımızda gerçekleştirmiştik. Kısaca tasarımından bahsetmemiz gerekirse, makyaj operasyonu kapsamında otomobilin bakışları ve logonun yer aldığı motor ızgarası daha keskin bir çizgiye sahip oldu. Led teknolojisine kavuşan stoplar otomobilin arkasındaki en önemli detay iken yan profilden dikkat çeken tek farklılık SkyPack donanımıyla gelen yeni tasarımlı 17 inç jantlar oluyor.

Aracın içine geçtiğinizde ise donanım seviyesine göre size merhaba diyen deri koltuklar, Bose ses sistemi size merhaba diyor. Ancak tüm donanımlarda bulunan yeni tasarımlı, ele iyi oturan ve Premium algıyı destekleyen direksiyon bu durumun kırılma noktası oluyor. İç mekandaki en vurucu özellik Qashqai adına bu. Konsolun ortasında yer alan dokunmatik ekran bir önceki versiyonda bulunan ekranla aynı. Bu 7 inçlik dokunmatik ekran işini tam anlamıyla doğru biçimde yerine getirse de eski görüntüsü ve ara yüz temaları işini biraz zorlaştırıyor.

Qashqai makyaj kapsamında rakipleriyle mücadele edecek yeni nesil güvenlik sistemlerine de kavuştu bu sistemler : "Geri Görüş Kamerası, Çarpışma Uyarı Sistemi, Şerit Takip Uyarı Sistemi, Trafik İşareti Tanıma Sistemi."

Aracın motor kaputunu açtığınızda ise karşınıza Renault&Nissan ittifakının bir örneği olan 1.6 litrelik dCi motor çıkıyor. Hem uzun ömürlü hem ekonomik hem de performanslı olan bu motor 130 hp güç ve 320 Nm tork üretiyor. Bu torku 1750 d/d'dan itibaren ön tekerleklere X-Tronic CVT şanzımanla veren motor, özellikle şehir içi trafiğinde ve ekonomik yakıt tüketimi açısından işini doğru biçimde yerine getirebiliyor.

Qashqai ile sürüşe başladığınızda ise direksiyonun size farklı bir hava kattığını kolayca anlıyorsunuz, CVT şanzıman sürüşü baltalasa da hem geçişler pürüzsüz hem de tüketim bu organ sayesinde makul seviyelere iniyor. Fabrika verileri olarak tüketim değerine baktığınızda 4.7 lt / 100 km gibi bir değerle karşılaşıyorsunuz, biz ise bu otomobille şehir içi trafikte ortalama 7.1 lt / 100 km yakıt tükettik. Hızlanmak istediğiniz



durumlarda CVT şanzıman yüzünden motor gürültüsü biraz fazlalaşsa da otomobilin motor sesi yalıtımı görevini yerine, doğru biçimde getiriyor. Hazır yalıtım demişken rüzgar sesi yalıtımında da iddialı olan Qashqai, yüksek profilli lastikleriyle yol sesini de minimum seviyede iç mekana alıyor. Bu sayede otomobil Premium algıyı tam anlamıyla destekleyen bir sürüş konforunu size sunmuş oluyor. Qashqai'nin dizel motorlu otomatik ve şanzımanlı modelinin başlangıç fiyatı teknik tabloda yer alıyor. Test aracımızın fiyatıysa 161 bin 315 TL olarak belirlenmiş.











Ford Kuga

A Markanın kompakt SUV modeli olan Kuga ile tanışmamız 2008 yılına dayanıyor. O yıllarda üretilen ilk Kuga, ülkemiz için yüksek sayılan hacimdeki motorlarından dolayı tercih edilmedi. Sonrasında yenilenen otomobil daha güncel bir hale kavuşsa da yine beklenen ilgiyle karşılaşmadı.
Bugün ise durumlar çok farklı. Kuga'nın en güncel haliyle geçtiğimiz yıl içerisinde tanışmıştık. Yeni bir yüze, yeni donanımlara ve motorlara kavuşan Kuga'yı dışarıdan ilk defa gördüğünüzde altıgen motor ızgarası ve eskiye nazaran daha büyük olan farları size merhaba diyor. Otomobilin arkasına geçtiğinizde ise alt kısma konumlandırılan tampon, geniş bir bagaj kapağı ve alçak bir yükleme eşiğini kullanıcısına sunuyor. Ayrıca ayağınızla yaptığınız hareketi algılayan sensör sayesinde bagaj kapağı kendiliğinden açılabiliyor.
Otomobilin içine geçtiğinizde ise yeni Fiesta'da, Focus'ta ve birden fazla Ford modelinde bulunan üç kollu, fonksiyonel direksiyon sizi karşılıyor.8 inç boyutundaki dokunmatik multimedya ekranı SYNC3 yazılımla konsol ortasındaki yerini almış durumda. Otomobilin girintili ve çıkıntılı konsol yapısı gözünüzü yorsa da yumuşak ve kaliteli plastik sayesinde işinizi kolaylaştırıp, konforu arttırıyor.
Kuga'nın motor kapağını açtığınızda karşınıza PSA ortaklığından sonra ortaya çıkan 1.5 litrelik dizel ünite çıkıyor. Bu ünite 120 hp güç ve 270 Nm tork üretiyor. 6 ileri PowerShift ile gücü ön tekerleklere aktaran otomobilin gitme isteği rakiplerinden çok daha fazla bir biçimde iç mekanda hissediliyor. Ancak bu gitme isteği 0-100 km/s hızlanmaya pek olumlu yansımamış. Kuga bu hıza 12.1 sn'de ulaşıyor!
Kuga'yı kullandığımız süre içerisinde daha fazla şehir içi trafiğinde zaman geçirdik. Bunun sonucunda otomobil bize 7.4 lt / 100 km gibi bir ortalama yakıt tüketimi sundu. Fabrika verilerine bu noktada göz attığınızda ise değer 4.8 lt / 100 km idi. Tüm bunları bir kenara bırakıp Kuga'yı daha fazla hissetmek istediğinizde otomobilin yol tutuşunun rakiplerinin kat kat ilerisinde olduğunu fark ediyorsunuz. Titanium donanım paketinde olan test otomobilimizin 19 inç boyutundaki jantları araca daha dinamik bir hava ve sürüş katarken özellikle bozuk yollarda konforu biraz azaltmış. Ayrıca bu donanım paketiyle gelen yeni nesil güvenlik elemanları da araca ağırlık bakımından biraz yük olmuş kanaatindeyiz. Kuga'nın boş ağırlığı 1605 kg ağırlığında ve konumuzun en ağır rekabetçisi…
Tüm bunlarla birlikte otomobil dinamik sürüş açısından kullanıcısını yarı yolda bırakmamayı başarıyor. Özellikle üst seviyede olan iç mekan kalitesi, rüzgar, yol ve motor sesi yalıtımı yüzümüzü güldürmeye yetti de arttı bile.
Kuga'nın dizel motor ve otomatik şanzıman kombinasyonuna sahip olan modeli 150 bin 700 tl'den başlarken test otomobilimizin fiyatı 165 bin 780 tl olarak belirlenmiş. He birde ekstra olarak eklenen donanımlarda var…









AUTO
FRONT
OFF

TR 34 KM 6439
Gaziantepli Kardeşler



Opel GrandlandX

A Ve konumuzun en genç konuğuna merhaba deyin: Grandland X! O artık Opel markasının kompakt seviyedeki SUV ailesinin temsilcisi.

Alman markanın PSA tarafından satın alınmasından sonra ortaya çıkan ilk model olan Crossland X ve var olma süresi öncelere dayanan Mokka X'ten daha büyük olan Grandland X karşılaşabilecek en önemli rakipleriyle bir arada.

Otomobil dışarıdan incelendiğinde Crossland X ve Opel'in yeni tasarım dili olan tasarım çizgilerini taşıyor. Özellikle farların tasarımı yeni Astra, yeni Insignia, Mokka X ve Crossland X ile oldukça benzer. Otomobil yan profili ise, inşa edildiği temel olan EMP2 platformunun en önemli şekli 3008'i andırıyor. Ancak bu bir silüyet benzerliği, tasarım olarak aralarında dağlar kadar fark var…

Grandland X'in arkasına geçtiğinizde ise yere yakın olan tampon ve geniş bir bagaj kapağı aynı Kuga'daki gibi öncelikle size merhaba diyor. Sonrasında yere paralel olan ve ince tasarlanmış stop grupları da bu durumu destekler nitelikte. Stopların ortasında kalan Opel logosu, tamponda yer alan plaka yeri aracı arkadan bakıldığında olduğundan daha büyük göstermiş. Ancak arka camın darlığı özellikle geri giderken biraz sorun yaratabilir!

Grandland X'in içine geçtiğinizde ise yeni nesil Opel'lerde tanıştığımız direksiyon size hemen kucak açıyor. Deri döşemeli koltuklar bir anne gibi sarılmasa da ısıtma ve soğutma teknolojileriyle sıcaklık bakımından yüzünüzü güldürüyor. Genel olarak kokpite baktığınızda ise Corsa, Astra ve Insignia izleri görmeniz olası bir durum.

Konsolun tam ortasına konumlandırılmış olan 8 inçlik İntellink dokunmatik ekran bir cümle önce belirttiğimiz modellerdekilerle aynı ve rakipleri gibi Android Auto ve Apple Car Play desteğine sahip. Bu ekran üzerinden navigasyon, bağlı akıllı telefon, müzik sistemi ve harici cihazları kontrol edebiliyorsunuz.

AGR sertifikali koltuklar özellikle araç kullanırken sırt ağrısı çeken sürücüler için özel olarak tasarlanmış. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda işinizi tam olarak konforlu bir biçimde görebiliyor.

Direksiyonun hemen arkasında yer alan gösterge tablosunun fontları oldukça kolay okunuyor ve takip ediliyor. Gösterge tablosu üzerindeki ekrandan sürüş bilgilerine kolayca ulaşabiliyorsunuz.



Opel, Grandland X modelinde rakiplerinin sunduğu tüm güvenlik ve konfor ögelerini tüketicisine sunuyor.

Grandland X'in motor kaputunun altında ne yatıyor diye merak ediyorsanız sizin bölümünüze şimdi geldik! 1.6 litrelik dizel ünite otomobilin kalbinde yatıyor. Bu motor 120 hp güç ve 300 Nm tork üretiyor. Bu değerler ön tekerleklere PSA modellerinden tanıdığımız EAT6, tam otomatik şanzımanla iletiliyor. Bu şanzıman görevini iyi bir biçimde yerine getiriyor. Özellikle Opel'in eski nesil tam otomatik şanzımanından sonra oldukça başarılı olmuş diyebiliriz.

Sürüşe başladığınızda ise aracın iç mekanının oldukça derli toplu olduğunu ve sürüş esnasında sizi yormadığını kolayca fark ediyorsunuz. Bu sayede sürüşe daha fazla odaklanmanız olası bir durum. Özellikle test aracımızda kullanılan 18 inç alaşım jantlar lastik ebatından dolayı konfor konusunda size yardımcı oluyor. Ancak arka çamurlukların içindeki yalıtımın biraz eksik olması, uzun yol diye tabir edilen durumlarda dikkatinizi dağıtıp arkadan gelen yol sesine odaklanmanıza sebep oluyor. Ama motor ve rüzgar sesine karşı alınan önlemler şehir içi temposunda işinizi kolaylıkla görüyor.

EMP2 platformu üzerine inşa edilen Grandland X, bu platformu kullanan 3008 kadar dinamik. 3008 modelinde kullanılan küçük çaplı direksiyon dinamizmi bir üst sınıfa taşırken Grandland X'in direksiyonu size daha konforlu bir sürüş hissi sunuyor. Otomobilin yanal yatmaları özellikle uzun virajlarda çok hissedilmiyor.

Grandland X'in başlangıç fiyatı 136 bin 900 tl. Dizel motorlu otomatik şanzımanlı otomobil başlangıç fiyatıysa 165.900 tl olarak belirlenmiş. Test aracımızın ekstra opsiyonları hariç olan fiyatıysa 185 bin 900 tl. Gerçekten iddialı bir fiyat!












34 KM 6439

KARAR

İlerleyen teknoloji ve bu teknolojinin otomotiv sektöründe yer bulması, özellikle karar diye tabir ettiğimiz bu bölümde işimizi oldukça zorlaştırıyor. Bu konumuzdaki üç otomobilin donanımları, fiyatları, motorları sizinde dikkatinizi çekmiştir birbirlerine oldukça yakın hatta aynı. Bu üç otomobili öncelikle boyutlarına göre kıyaslarsak Grandland X 1856mm'lik genişliğiyle öne çıkıyor. Bu genişlik iç mekana oldukça yansımış, özellikle araç içerisinde yan yana oturan iki kişi olduğunda bu durumun kattığı rahatlığı rakiplerden daha iyi anlıyorsunuz. Uzunluk ve yükseklik bakımından ise Kuga yerden daha yüksek yapısıyla daha SUV karakterli olduğunu göstermiş durumda. Qashqai ise ben crossover'ım benim yüksekliğim bana yeter, der gibi…

Donanım açısından üç otomobile baktığınızda ise, fiyatına göre en az donanımı sunan Qashqai ve Grandland X oluyor. Aslında Opel üst donanım seviyesine kimsede olmayan özellikleri kullanıcısına sunabiliyor, mesela ödüllü ve sürüşe duyarlı led farlar. Ancak bu durumunda etiket fiyatına yansıması oldukça iddialı oluyor. Donanım seviyesinde Kuga'ya baktığınızda ise fiyatına göre sunduğu donanımla ben hepinizin önünde olmak için oluşturuldum der gibi bir tavra bürünüyor. Paralel ve dikey park pilotu, tam otomatik şanzımanı, 19 inçlik alaşım jantları, koltuk ve direksiyon ısıtması, dokunmatik ekran kalitesi, çevre güvenliğiyle iddialı olan yeni nesil güvenlik sistemleri, deri koltukları, açılır cam tavanı… diye uzayıp gidiyor listesi.

Son olarak fiyat ve sunulan özelliklere bakarsak, aslında bu durum bir önceki paragrafın bir sağlaması oluyor. Qashqai dizel motor ve otomatik şanzımanlı : 140.825 tl başlangıç. Kuga dizel motor ve otomatik şanzımanlı : 150.070 tl başlangıç ve Grandland X dizel motor ve otomatik şanzımanlı : 165.900 tl.

En pahalı olan model Grandland X iken Qashqai en ucuz alternatif oluyor. Kuga ise tam ortada kalıyor. Bizim kararımız ise bu fiyatlara bu rakipler arasından en alınacak otomobil Ford Kuga.





Not: Dosyada lastik markalarına alfabetik sırayla yer verilmiştir.

KIŞLIK AYAKKABILAR

Tıpkı ayağınıza kışın giydiğimiz suya-soğuğa dayanıklı ve tabanı kaymayan ayakkabılar gibi, otomobillerimize de kışın kış lastiği takmamız gerekiyor. Biz de bu özel dosyamızda "Otomobillerin kışlık ayakkabıları" olan kış lastiklerini mercek altına aldık.



Emre Anamur
emreanamur@autopress.com.tr

Bilindiği gibi, otomobillerin yerle temas ettiği tek yer lastiklerdir. Sürüş sırasında her bir lastiğin yere temas ettiği yer ise (Ayak izi – footprint) hemen hemen A4 büyüklüğündeki bir kâğıt kadardır. Sırf bu bilgi bile, aslında otomobilde lastiğin ne kadar önemli ve hayati bir parça olduğunu ortaya koyuyor. İşte zaten bu yüzdendir ki lastik markaları her yıl milyonlarca Dolar ya da Euro tutarında Ar-Ge bütçeleri ayırıyor ve onlarca yeni patent alıyorlar. Çünkü o küçücük ayak izi, sürüş sırasında tutunma ya da tutunamama, durma ya da duramama, kayma ya da kaymama gibi eylemlerin sorumlusu haline geliyor. Bu noktada, hava ve zemin şartlarına uygun lastik seçiminin önemi ortaya çıkıyor. +7 derecenin altındaki sıcaklıklarda güvenli sürüş sağlayan kış lastikleri, özellikle ıslak ve karlı zeminlerde maksimum performans gösteriyor. Daha iyi tutunma, daha kısa fren mesafesi ve daha az kayma riski, yaz lastiklerinin önüne geçmelerini sağlıyor. Kış lastikleri, özel karışımı sayesinde 7 derecenin altındaki kış şartlarında sertleşmeyerek, tutunma özelliklerini koruyor ve sürüş emniyeti sağlıyor. Kış lastikleri, içeriğindeki yüksek silika oranıyla ıslak zeminde sürüş emniyetini arttırıyor. Karlı, erimiş karlı ve çamurlu yüzeylerde yaz lastiklerine göre çekiş gücünde yüzde 25'e varan avantaj sunuyor. Havaların soğumasıyla birlikte yaz lastikleri yumuşaklığını kaybederek yola tutunmayı zorlaştırıyor ve trafik kazalarına yol açabiliyor. Kış koşullarına özel olarak üretilen kış lastikleri ise yüksek silika içeren özel karışımları sayesinde sertleşmiyor. Ayrıca, 50 km/s hızla giderken soğuk yol yüzeyinde kış lastiğinin fren mesafesi yaz lastiğine göre yüzde 18 daha kısa oluyor. Bu kısalan fren mesafesi de yaklaşık iki binek araç boyuna denk geliyor ve hayati önem taşıyor.

Bu durumu aslında yazın ayağınıza giydiğiniz terlik ya da ayakkabılar ile kışın ayağınıza giydiğiniz ayakkabı, bot ya da çizmeleri düşünerek çok rahat anlayabilirsiniz. Nasıl ki kışın sokakta parmak arası terlikle dolaşamazsak, soğuk havalarda otomobilimize de kış lastiği takmamız gerekiyor. Türkiye'de zaten her yıl 1 Aralık-1 Nisan tarihleri arasında ticari araçların kış lastiği takması zorunlu. Henüz binek otomobiller için bu tür bir zorunluluk bulunmasa da biz güvenli sürüş için kış lastiklerini tercih etmenizi tavsiye ediyoruz. Gelin isterseniz, önce kış lastikleri hakkında "Doğru bilinen yanlışlar"a, sonra da Türkiye'de satılan belli başlı kış lastiklerine bir göz atalım.

Doğru bilinen yanlışlar:

Kış lastiği sadece karlı zeminde kullanılır. Yanlış! Kış lastiği, daha önce de belirttiğimiz gibi, +7 derecenin altındaki sıcaklıklarda kullanılmalıdır.

Sadece çekişin olduğu akstaki lastiklere kış lastiği takmak. Yanlış! Aracınızdaki her lastik kış lastiği olmalıdır.

4x4 araçlarda kış lastiğine ihtiyaç yoktur. Yanlış! Aracınız dört tekerlekten çekişli olsa bile kış lastiği takmanız gerekmektedir.

Kış lastikleri pahalıdır. Yanlış! Her ne kadar kış lastiği fiyatı, yaz lastiğinin fiyatından yüzde 10-15 fazla olsa da aracınıza ait iki takım lastiğiniz bulunacağından ve bu iki takım lastikle uzun yollar kat edeceğinizden toplam harcamanız aynı kalacaktır. Güvenli bir şekilde yol almanız da cabası.

İki takım lastiği koyacağım yerim yok. Yanlış! Günümüzde hemen hemen her lastik satıcısı, o an kullanımda olmayan lastiklerinizi sizin için ücretsiz depolama hizmeti vermektedir.

Bridgestone

Bridgestone Driveguard Winter

Driveguard teknolojisi, artık kışlık versiyonu Driveguard Winter ile Türkiye yollarında. Driveguard Winter kış lastiğinin, sırt malzemesinde geliştirilen yeni teknolojiyle en sert hava koşullarında bile tam performans sunduğu belirtiliyor. Tüm yol koşullarında üstün direksiyon hakimiyeti, yüksek viraj kabiliyeti ve karlı zeminde en iyi çekiş gücüne sahip olduğu ifade edilen Driveguard Winter, sürüş esnasında yolda gizlenmiş olan ve lastiği delebilecek, kesebilecek her türlü maddeye karşı sahip olduğu teknoloji sayesinde sürücülerin 80 km/s'ye ulaşan bir hızla, güvenle 80 kilometre daha yoluna devam etmesini sağlıyor. Üstelik sürücüler, bu deneyimi tüm binek otomobillerde yaşayabiliyorlar. Bridgestone Driveguard Winter ayrıca, 2016 yılı Auto Express Ürün Ödülleri'nde "Yılın Ürünü" ve Reifen Otomotiv ve Yan Sanayi Fuarı'nda "Yılın İnovasyon Ödülü"ne layık görüldü.



Bridgestone Blizzak LM001

Blizzak LM001 kış lastiğinin, sırt malzemesinde geliştirilen yeni teknolojiyle en sert hava koşullarında bile tam performans sunduğu ifade ediliyor. Tüm yol koşullarında üstün direksiyon hakimiyeti, yüksek viraj kabiliyeti, karlı zeminde en iyi çekiş gücüne sahip olduğu belirtilen bu lastik, lider araç üreticilerinin de öncelikli tercihi. Blizzak LM001'in, sürücülerin kış şartlarındaki tüm güvenlik ve sürüş beklentilerini karşıladığı ifade ediliyor.





Continental

ContiWinterContact TS 860

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental'in maksimum fren performansı ve güvenilir yol tutuşu sunan kış lastiği ContiWinterContact TS 860'ın, sırt tasarımı ve kauçuk bileşimiyle üstün performans sağladığı ifade ediliyor. ContiWinterContact TS 860, başta güvenli sürüş özelliğiyle ön plana çıkarken kış performansını arttıran reçineleri ve esnek polimer yapısıyla her türlü kış şartlarında esnekliğini koruyarak frenleme kuvvetlerini ıslak, buzlu ve karla kaplı yollara güvenle aktarıyor. Continental'in alanında uzman mühendisleri tarafından, kompakt ve orta büyüklükte araçlara yönelik geliştirilen ContiWinterContact TS 860'ın yeni teknolojisi, özellikle güvenlik alanında önemli ilerleme kaydederek, ıslak kış yollarında fren yapıldığında Continental'in bir önceki modeli olan ContiWinterContact TS 850'nin deseninden yüzde 5 oranında daha iyi performans sergiliyor. Buzlu zeminde yüzde 4 daha kısa fren mesafesinin yanı sıra karda zemin tutuşu, karda kavrama ve sürüş kalitesi yönünden güçlendirilmiş performans sunuyor. Continental kış lastikleri, AB Lastik Etiketi'nde yuvarlanma direncinde C, ıslak yol tutuşunda ise B sınıfında yer alıyor. Continental mühendislerinin yaptığı yeni çalışmalarla elde edilen teknolojinin arkasında yeni sırt hamuru ile yeni sırt tasarımının birleşimi yatarken; Chili hamurunda yüksek oranda bulunan silika maddesi, özel darbeyi emme kabiliyeti sayesinde ıslak yolda fren performansını önemli ölçüde iyileştiriyor. Yüksek esnekliğe sahip polimer matriksi, çekiş gücü söz konusu olduğunda kış şartlarında tüm yol yüzeylerinde kayda değer bir iyileşme sağlıyor. Ayrıca özel reçineler düşük kış sıcaklıklarında dahi hamur bileşiminin esnekliğini koruyarak soğuk, ıslak, buzlu ve karla kaplı zeminde maksimum fren performansı sağlıyor. Continental lastik mühendisleri, buzlu yolda dahi etkili freni mümkün kılan, "Liquid Layer Drainage (Sıvı Tabakasının Tahliyesi)" adını verdikleri bir kavram geliştirmişler. Buzlu yolda fren yapıldığında lastik sırtının altında lastiğin yolla temas alanını azaltan bir su tabakası oluşur. Oysa Continental'in kış lastiği olan, ContiWinterContact TS 860'da yeni bir kompleks kılcal kanal sistemi olan Çoklu Kılcal Kanal Tasarımı, lastiğin temas yüzeyini sürekli olarak sudan arındırmaya yardımcı olur ve su tahliyesine olanak sağlayarak buzlu ve donmuş yollarda fren performansını arttırıyor. TS 860 aynı zamanda başka bir yeni teknolojiyi de barındırıyor: Snow Curve+. Bu teknoloji sayesinde lastiğin karla kaplı yollarla kenetlenmesi güçlendiriliyor. Tüm lastik profili üzerinde 1000'i aşan noktada karı sıkıştırarak toplamda ve özellikle viraj alma esnasında daha iyi kavrama sağlıyor.



Hankook



Winter i*cept RS2

Hankook Winter i*cept RS2 kış lastiği, Avrupa'nın tirajı en yüksek otomotiv dergisi olan Auto Bild tarafından gerçekleştirilen bağımsız testte 50 desen arasından "Auto Bild Eco-Meister 2015" ödülünü kazandı. Hankook Winter i*cept RS2 kış lastiğinin; ıslak, karlı ve kuru zeminlerdeki güvenlik kriterleri açısından güçlü bir performans sergilemesinin yanı sıra rakiplerini özellikle çok düşük olan ve dolayısıyla yakıt tasarrufu sunan yuvarlanma direnciyle, ayrıca fazlasıyla yüksek bir kullanım ömrünün yanı sıra mükemmel fiyat/performans oranıyla geride bıraktığı ifade ediliyor.



Winter i*cept evo2

Bu kış lastiğinin asimetrik lastik sırtı tasarımının dış kısmı karlı, çamurlu ve ıslak yollarda geliştirilmiş fren performansı sağlarken, lastik sırtının iç kısmı ise karlı zemin yol tutuşunu ve çekiş gücünü arttırıyor. Arttırılmış diş sayısı, karlı zeminde yol tutuş performansının daha fazla desteklenmesini sağlıyor. Lastik sırtı boyunca devam eden özel üç boyutlu kanallar, kış koşullarında blok hareketini ve aşınmayı en aza indirirken yanal etkileri kontrol altında tutarak genel yol tutuş performansını geliştiriyor ve sürüş tutarlılığını arttırıyor. Lastik sırtının iç bölümündeki yanal buz baltası şekilli kanallar, karla kaplı yolları eşeleme etkisine sahip, bu da yanal kanal açısını optimize ederek güçlü kar performansı sağlıyor.

Lassa



Lassa Competus Winter 2

Competus Winter 2'nin ıslak zemin ve kar performansı bir önceki nesle göre daha iyi olacak şekilde geliştirilmiş. Islak zeminde yol tutuş etiket değeri artmış ve bağımsız test kuruluşu TÜV Süd tarafından performansı onaylanmış. Snoways 3 deseni temel alınarak geliştirilen Competus Winter 2'de, üç tepeli kar tanesi markalamasının yanı sıra M +S markalaması da bulunuyor.

Lassa Snoways 3

Snoways 3 kış lastiğinin, tek yönlü özel deseniyle ıslak ve kuru zemin performansından taviz vermeden karlı zeminde sağlam çekiş, yol tutuş ve frenleme performansına sahip olduğu belirtiliyor. Kaygan zeminlerde üstün yol kavrama özelliği sunduğu ifade edilen lastik; karlı, ıslak ve buzlu zeminlerde daha yüksek kesme etkisi gösteriyor. Geliştirilmiş ıslak, karlı ve buzlu zemin performansı ve etkin su tahliyesi sayesinde çetin kış koşullarında sağlam bir yolculuk imkânı sunduğu vurgulanıyor. TÜV Süd tarafından da onaylı olan Snoways 3 bir önceki nesline göre; daha iyi karlı zemin performansı, daha iyi buzlu zemin performansı, dengeli ıslak ve kuru zemin fren mesafesi ile daha düşük yuvarlanma direncine sahip.



Pirelli



Pirelli Winter Sottozero 3

Prestijli markaların orta ve büyük motora sahip otomobilleri için geliştirilen Sottozero 3'ün, her türlü zorlu kış koşulunda üstün yol tutuşu ve güvenliği garanti etmesinin yanı sıra uzun lastik ömrüyle de dikkat çektiği belirtiliyor. Lastiğin fonksiyonları şunlar: Taban desenindeki üç boyutlu kanallar daha fazla karın tutulmasına olanak sağlıyor. Bunun sonucu olarak karlı zeminde yol tutuşunu arttırıyor. Aynı zamanda lastiğin yere temas alanının da genişletilmesi sayesinde de yol tutuşu arttırılmıştır. Lastiğin mekanik, termal ve dinamik özelliklerini geliştiren özel polimerlerin kullanılması sayesinde, ıslak ve buzlu yüzeylerde yol tutuşunu arttıran yenilikçi bir bileşene sahiptir. Bu özellik otomobilin sürüş özelliğini de iyileştirmektedir. Lastik omuzları ise daha fazla su tahliyesi sağlaması için daha oval hale getirilmiştir.



Pirelli Winter Snowcontrol 3

Bu lastiğin, karlı yollarda mükemmel çekiş ve fren performansı sağladığı, bunların yanı sıra stabil yanal tutuşa sahip olduğu belirtiliyor. Fonksiyonları: Yeni kış lastikleri jenerasyonu, yepyeni bileşenleriyle ve yönlü taban deseni özelliğiyle dikkat çekiyor. Spesifik kanal geometrisiyle bloklar dikey ve bağımsız şekilde hareket edebiliyor. BMW'de orijinal ekipman olarak kullanılıyor



Pirelli Winter 210-240-270 Sottozero 2

Seçkin spor ve lüks otomobiller için ideal çözüm olarak lanse edilen bu lastiğin, performans, güvenlik ve çevreye saygı arasında en iyi uyumu sağladığı belirtiliyor. Runflat ölçüleri de bulunan Sottozero 2'nin fonksiyonları şu şekilde sıralanıyor: Islak ve kuru yol koşullarında üstün yol tutuş ve sürüş hâkimiyeti, açılı kanalları sayesinde arttırılmış yanal tutunma ve düşük gürültü. Çevresel kanalları sayesinde düşük suda kızaklama riskine sahip olduğu ifade edilen lastik çift blok sırasıyla desen kararlılığı sağlıyor.

Pirelli Scorpion Winter



Scorpion Winter modern SUV ve CUV araçlarına uygun olarak üst segment araçlar için dizayn edilmiş. Bu lastiğin sürücülere yüksek güvenlik sunarken karlı, ıslak ve kuru zeminlerde dengeli ve kontrollü bir sürüşü garanti ettiği belirtiliyor. Fonksiyonları: Dişler yerdeki karı yakalar ve yönlü desen sayesinde lastik yüzeyinde tutar. Optimize edilmiş ve dengelenmiş fren performansına sahiptir.

Yokohama

W.drive V905

Yokohama'nın kış koşullarına özel olarak ürettiği "W.drive V905" lastiği; karlı, buzlu ve ıslak yollardan kuru, çok soğuk havalardaki yol koşullarına kadar zorlu sürüşler için maksimum yol tutuşu ve güvenlik sunmaya devam ediyor. Yokohama'nın binek otomobiller, performans otomobilleri ve SUV'lar için geliştirdiği ve geçen yıl ADAC testinden tam not alan W.drive V905 lastiklerinin, bu kış sezonunda da performanstan ve güvenlikten ödün vermek istemeyenlerin tercihi olduğu belirtiliyor. Güvenlik, konfor ve performans dengesini bir arada sunan özel bir teknolojiyle geliştirilen W.drive V905 lastikleri, tüm binek ve performans otomobilleri ile SUV'lar güvenle tercih edilebiliyor. Popüler "W.drive (V902 A/B ve V903)" lastiğinin devamı niteliğinde olan "W.drive V905" 15 inç'ten 19 inç'e varan boyutlarda satışa sunuluyor. Kış lastiklerinin özel kauçuk yapısı ısı değerleri +7 derecenin altına düştüğünde güvenli sürüş imkânı sağlıyor. Sadece kar da değil yağmur, çamur ve hatta buz gibi tüm kaygan zeminlerde yazlık lastiğe göre yüzde 40 ila yüzde 50 oranında daha iyi yol tutuş ve frenleme sağlıyor. W.drive V905'in buzlu yüzeylerin yanı sıra karlı ve ıslak zeminlerde de yüksek bir performans sunduğu ifade ediliyor. Markadan verilen bilgiye göre, W.drive V905 lastikleri; kar ve su boşaltımı ile mükemmel yol tutuşu sağlarken düşük sürüş direnciyle yakıt verimliliği sağlayan özel bir kış lastiği olarak dikkat çekiyor. Yokohama'nın gözde kış lastiği W.drive V905; iyileştirilmiş mikro silika ve Yokohama'nın ödüllü ve çevreci "Portakal Yağı" teknolojisi birlikte kullanılıyor.



Michelin

Michelin CrossClimate+



Markanın uzun ömür avantajı ve az sıklıkla kış koşullarına maruz kalan kullanıcılar için önerdiği, Michelin'in devrim niteliğindeki kış sertifikalı yaz lastiği CrossClimate lastiğin, hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştirdiği belirtiliyor. Kuru zeminde kısa mesafede durma imkânı, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip CrossClimate'ın, yeni jenerasyonu CrossClimate+ modeliyle de uzun lastik ömrü, geliştirilmiş kış performansı ve konfor özellikleriyle sürücülere büyük avantajlar sağladığı vurgulanıyor. İlk kilometreden, diş derinliği yasal sınırı 1.6 mm'ye gelinceye kadar performansından ödün vermediği ifade edilen CrossClimate+, geniş ebat yelpazesiyle sürücülere kuru zeminde premium yaz lastiği özellikleriyle mükemmel performans sunarken karla kaplı zeminde ise bir kış lastiği kadar yüksek performans göstermeye devam ederek özel bir deneyim yaşatıyor. CrossClimate+, üst sınıf dört mevsim lastik pazarının ortalamasından yüzde 25 daha uzun ömürlülüğüyle dikkat çekiyor.

Michelin Alpin 5

Kış mevsiminde kuru, ıslak ve karlı yollarda maksimum tutunma sağladığı belirtilen Alpin 5'te kullanılan teknolojiler, kaygan zeminde bile maksimum güvenlik sağlıyor. Yeni lastik sırt deseni ve bileşen yapısıyla farklı iki yeni teknolojinin ürünü olan Alpin 5'in bu sayede sürücülere mükemmeli sunduğu ifade ediliyor. Kaza Bilimi Kürsüsü ve Fransız Ulaşım, Gelişim ve Ağlar için Bilim ve Teknoloji Enstitüsü (IFSTTAR) ile kurduğu işbirlikleriyle kaynağını gerçek hayattan alan Michelin Alpin 5'in, kış koşullarına sağladığı mükemmel uyumla rakiplerinden ayrıldığı vurgulanıyor. Alpin 5'in tasarımında lastik üzerinde yerleştirilen binlerce kılcal kanal, "pençe" görevi görerek lastiğin çekiş gücünü arttırıyor. Rakipleriyle karşılaştırıldığında yüzde 12 daha fazla desene ve yüzde 16 daha fazla kılcal kanala sahip olan Alpin 5, yüzde 17 daha fazla kavrama oranıyla da dikkat çekiyor. Michelin'in lastik sırt deseni teknolojisi StabiliGrip ile geliştirilen "iz" etkisi, Alpin 5 için özel olarak tasarlandı. Daha geniş lastik izi sayesinde daha kuvvetli yol tutuş sağlamaya odaklanan Michelin Alpin 5, eşsiz sırt deseni sayesinde kendi kendine bloklama özelliğine de sahip. Alpin 5'te ilk kez bir kış lastiğinin sırt desenine yerleştirilmiş "Elastromer" teknolojisi bulunuyor.



Düşüş yüzde 20.7

Kasım ayındaki satışlar, geçen yılın aynı göre yüzde 20.7 oranında düşüş gösterdi. Bu yıl Kasım ayında 20.556 adedi yerli üretim, 55.400 adedi ise ithal olmak üzere toplam 75.956 adet otomobil satıldı.

İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Geçen yıl ÖTV oranlarının artacak olmasından dolayı, Kasım ayında satışlarda ciddi artış olmuştu. Yani geçen yıl Kasım ayında beklentinin üzerinde satış olunca, bu yıl Kasım ayında gerçekleşen satışlar düşük kaldı.

Yılın 11'inci ayında 20.556 adet yerli üretim otomobil satıldı. Satışları giderek artan Renault 7692 adetle Kasım ayında da birinciliğini devam ettirirken 5160 adet satan Fiat, yerli üretim yapan markalar arasında ikinci oldu. Sonrasında 3129 adetlik satışla Toyota ve 1977 adetle Hyundai geldi.

Kasım ayında 55.400 adet ithal otomobil satıldı. İthal otomobil satışları, bir önceki aya göre yüzde 10 oranında artış göstermesine karşın Volkswagen markasının satışları bu kez yüzde 28 artış gösterdi. Kasım ayında 10.228 adet satan Volkswagen markası lider olurken onun arkasından 6069 adet satışla Opel ikinci, 4283 adet satışla Renault üçüncü, 4238 adet satışla Dacia dördüncü ve 3964 adet satışla Nissan beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Kasım ayında lider değişti. Son altı aydır lider olan Fiat Egea Sedan, Kasım ayında satışları biraz artsa da 3983 adetle ikinciliğe düştü. 4595 adet satışla Renault Megane Sedan ise birinci geldi. Volkswagen Passat 3552 adet satışla üçüncü oldu.

Aralık ayında mevsimsel olarak zaten satışların artması bekleniyor. 2018'de Motorlu Taşıtlar Vergisi, araçların fiyatlarına göre daha fazla artacağından, bu durum otomobil satışlarını biraz daha arttırabilir. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2016	2017	Aylık değişim (%)
Ocak	23.358	25.689	+ 9.9
Şubat	40.588	34.658	- 14.6
Mart	63.975	55.616	- 13.1
Nisan	65.618	57.998	- 12.0
Mayıs	73.832	65.799	- 10.9
Haziran	71.111	66.164	- 7.0
Temmuz	45.566	62.384	+ 36.9
Ağustos	53.977	54.890	+ 1.7
Eylül	51.340	53.423	+ 4.0
Ekim	63.746	70.488	+ 10.6
Kasım	95.783	75.956	- 20.7
11 aylık Toplam	648.894	623.065	- 4.0

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım2017
1	Renault	7692	65.014
2	Fiat	5160	51.260
3	Toyota	3129	27.510
4	Hyundai	1977	19.372
5	Honda	1582	16.533
6	Ford	1016	5473
Toplam		20.556	185.162

İthal otomobil satışları (Adet)

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Volkswagen	10.228	76.685
2	Opel	6069	40.113
3	Renault	4283	32.200
4	Dacia	4238	35.229
5	Nissan	3964	26.818
6	Ford	3460	29.831
7	Peugeot	3258	25.387
8	Hyundai	2962	23.481
9	Skoda	2574	21.053
10	Mercedes-Benz	2409	22.659
11	BMW	2399	16.066
12	Audi	2326	18.461
13	SEAT	1642	14.701
14	Kia	969	9801
15	Citroen	745	14.054
16	Honda	701	6105
17	Volvo	650	3756
18	Toyota	633	6273
19	Suzuki	427	3545
20	Subaru	262	1457
21	Jeep	246	2027
22	MINI	229	1270
23	Fiat	198	1756
24	Land Rover	176	1638
25	Mazda	131	1198
26	Porsche	68	605
27	SsangYong	36	327
28	Alfa Romeo	26	293
29	Mitsubishi	21	308
30	Jaguar	20	306
31	Lexus	18	92
32	Maserati	17	66
33	Infiniti	10	100
34	Ferrari	2	13
35	Lamborghini	2	6
36	Aston Martin	1	18
37	smart	0	104
38	Bentley	0	12
39	DS	0	68
Toplam		55.400	437.903

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).



A SEGMENTİ

Hyundai i10 yine önde

Hyundai i10, kendisinden sonra gelen modelin 10 katı kadar satışa ulaşarak Kasım ayında da liderliğini devam ettirdi. 180 adet satan Hyundai i10'un arkasından gelen Kia Picanto 18 adet satarken, Fiat 500 ise 13 adette kaldı. Bu segmentte model azlığından dolayı sıralama ve satış adetleri çok fazla değişiklik göstermiyor.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Hyundai i10	180	1518
2	Kia Picanto	18	128
3	Fiat 500	13	150
4	Fiat Panda	11	94
5	Opel Adam	6	27
A Segmenti toplam satış		228	
A Segmenti pazar payı		% 0,3	


Hyundai i10


Renault Symbol

B SEGMENTİ / SEDAN

Satışlar yatay ve sakin

B-Sedan segmentinin satışları yatay ve sakin devam ediyor. 2599 adet satan Renault Symbol birinciliğini devam ettirdi. Onun arkasından kuzenler geliyor. Hangi modele talep daha fazla ise diğerinin satışı düşüş gösteriyor. Kasım ayında Peugeot 301, kuzeni Citroen C-Elysee modelinin üç katı kadar sattı.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Renault Symbol	2599	19.266
2	Peugeot 301	1847	13.141
3	Citroen C-Elysee	642	10.506
4	Skoda Rapid	116	831
5	Kia Rio Sedan	11	77
B Segmenti-Sedan toplam satış		5215	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,8	

B SEGMENTİ / HB

Lider değişmedi: Renault Clio HB

Bir önceki aya göre satışları düşse de Renault Clio HB Kasım ayında 2616 adet satışla liderliğini devam ettirdi. Filo müşterilerinin de tercihi olan Renault Clio HB'nin ardından 2022 adetlik satışla Volkswagen Polo, 1866 adetle Dacia Sandero ve 1685 adetle Hyundai i20 geldi.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 20171
1	Renault Clio HB	2616	26.611
2	Volkswagen Polo	2022	18.260
3	Dacia Sandero	1866	15.947
4	Hyundai i20	1685	16.725
5	Opel Corsa	742	6905
6	Nissan Micra	371	4571
7	SEAT Ibiza	324	4029
8	Skoda Fabia	256	2359
9	Toyota Yaris	246	2682
10	Peugeot 208	230	2293
B Segmenti-HB toplam satış		10.992	
B Segmenti-HB pazar payı-Şubat		% 14,5	


Renault Clio

C SEGMENTİ / SEDAN

Altı ay sonra lider değişti

Türkiye'de en fazla otomobil satılan segment olan C-Sedan kategorisinde altı ay sonra liderin ismi değişti. Kasım ayında 4595 adet satan Renault Megane Sedan tekrar liderlik koltuğunu devraldı. 3984 adet satan Fiat Egea Sedan ise ikinciliğe düştü. Bu modellerin arkasından Toyota Corolla ve Ford Focus Sedan geldi.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Renault Megane Sedan	4595	33.361
2	Fiat Egea Sedan	3984	36.983
3	Toyota Corolla	2589	21.582
4	Ford Focus Sedan	2354	19.042
5	Opel Astra Sedan	2277	17.611
6	Honda Civic Sedan	1582	16.533
7	Hyundai Accent Blue	1427	10.309
8	Volkswagen Jetta	1242	9854
9	Skoda Octavia	1042	7421
10	Hyundai Elantra	555	4347
C Segmenti-Sedan toplam satış		23.168	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 30,5	


Renault Megane

C SEGMENTİ / HB

Volkswagen Golf birinci

Yenilenen Volkswagen Golf, liderlik koltuğunda oturmaya devam ediyor. 2000'li rakamları geçen tek model olan Volkswagen Golf'ün ardından 1193 adet satan SEAT Leon geldi. Opel Astra iyi bir çıkış yaparak 1019 adetle üçüncü oldu. Sonraki modellerin satışları ise biraz daha düşük seviyelerde ilerliyor.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Volkswagen Golf	2230	14.691
2	SEAT Leon	1193	9224
3	Opel Astra HB	1019	6264
4	Audi A3	662	3968
5	Renault Megane HB	529	3695
6	Toyota Auris	323	3157
7	BMW 1 Serisi	303	2680
8	Fiat Egea HB	259	3136
9	Hyundai i30	250	1721
10	Peugeot 308	250	1465
C Segmenti-HB toplam satış		7780	
C Segmenti-HB pazar payı		% 10,2	


Volkswagen Golf


Volkswagen Passat

D SEGMENTİ / SEDAN

Passat üst perdeden devam

Volkswagen Passat, Ekim ayında 3000'li rakamlara geçiş yaptı ve son üç aydır da satışları bu yüksek tempoda devam ediyor. Volkswagen Passat Kasım ayında 3552 adet satarken onun arkasından 1159 adetlik satışla Mercedes-Benz C Serisi ve 1111 adet satışla yenilenen Opel Insignia üçüncü geldi.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Volkswagen Passat	3552	25.113
2	Mercedes-Benz C Serisi	1159	9651
3	Opel Insignia	1111	3243
4	Skoda Superb	863	7345
5	BMW 3 Serisi	461	3586
6	Audi A4	458	4056
7	Volvo S60	160	934
8	Renault Talisman	125	1826
9	Ford Mondeo	61	877
10	Peugeot 508	49	480
D Segmenti-Sedan toplam satış		6924	
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 9,1	

E SEGMENTİ / SEDAN

BMW 5 Serisi uçtu

"Only flying is better!" (Sadece uçmak daha iyi!). Bu sloganı BMW kullanıyor. Sloganla söylenmek istenen, BMW otomobillerin konforlu olduğu kadar hızlı olduğuna vurgu yapmak. Biz ise bunu satış adetlerine yorumlamak istedik. Normalde satışlar birbirine yakınken BMW 5 Serisi Kasım ayında rakibinin iki katından fazla sattı.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	BMW 5 Serisi	1088	6291
2	Mercedes-Benz E Serisi	484	5383
3	Audi A6	183	1651
4	Volvo S90	57	454
5	Jaguar XF	2	26
E Segmenti-Sedan toplam satış		1839	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,4	

KOMPAKT SUV SEGMENTİ

Qashqai satışlarını arttırdı

Yenilenen Nissan Qashqai'nin satışları Ekim ayında ciddi oranda artış göstermişti. Bu artış trendi Kasım ayında da devam etti. 2927 adet satan Nissan Qashqai biraz daha yükselirken en büyük rakibi Dacia Duster 1801 adet sattı ve ara biraz açıldı.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Nissan Qashqai	2927	16.197
2	Dacia Duster	1801	13.818
3	Volkswagen Tiguan	1058	7706
4	Hyundai Tucson	689	6957
5	Ford Kuga	666	4245
6	Peugeot 3008	584	5471
7	Renault Kadjar	535	4387
8	Honda CR-V	501	3534
9	Toyota C-HR	489	5488
10	Suzuki Vitara	407	3197
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			13.978
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı % 18,4			

ÜST LÜKS SUV SEGMENTİ

BMW X5 yükseklere çıktı

Normalde bu segmentte bir modelin 100'lü adetlere çıkması o kadar olası değildir. Ancak BMW X5 modeli bırakın 100'lü rakamları, 208 adet satarak ulaşılması güç bir başarıya imza attı. Volvo XC90, 56 adetlik satışla ikinci olurken Range Rover Sport ve kardeşi Velar bu modeli takip etti.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	BMW X5	208	599
2	Volvo XC90	56	478
3	Range Rover Sport	43	494
4	Range Rover Velar	35	93
5	Audi Q7	30	205
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış 444			
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı % 0,58			


BMW 5 Serisi


Mercedes-Benz S Serisi


Nissan Qashqai


Volvo XC 60


BMW X5

F SEGMENTİ / SEDAN

Mercedes S Serisi az farkla önde

Makyajlı Mercedes-Benz S Serisi'nin satışları iyi giderken BMW 7 Serisi de fazla arkada kalmamaya çalışıyor. Bu iki modelin satışları Kasım ayında birbirine yakın çıktı. Yenilenen Porsche Panamera'nın satışları artarken Audi A8 modeli artık yeni versiyonuyla satışlarını biraz daha arttırabilir

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Mercedes-Benz S Serisi	28	306
2	BMW 7 Serisi	25	207
3	Porsche Panamera	9	37
4	Audi A8	3	50
5	Mercedes-Benz CLS	2	71
F Segmenti toplam satış		86	
F Segmenti pazar payı		% 0,11	

LÜKS SUV SEGMENTİ

İsveç çeliği galip geldi

Yeni Volvo XC60 Kasım ayında tekrar atağa geçti ve segmentinde en fazla satan model oldu. Aynı Volvo XC90 modelinde olduğu gibi Volvo XC60 modeli de bu aydan itibaren liderlik koltuğunu kolay kolay bırakacağa benzemiyor. Mercedes-Benz GLC modeli ise başarılı satışlara devam ediyor.

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Volvo XC60	99	193
2	Mercedes-Benz GLC	49	582
3	Porsche Macan	44	357
4	Mercedes-Benz GLC Coupe	43	367
5	BMW X3	42	325
6	Audi Q5	40	287
7	Land Rover Discovery Sport	30	372
8	Land Rover Evoque	30	282
9	Land Rover Discovery	19	214
10	Jaguar F-Pace	17	208
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış 479			
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı % 0,63			

Kasım 2017 segmentlere göre otomobil satışları

Segment	Sedan	Hatchback	SUV	Diğer	Toplam
A-Mini	0	228	0	0	226
B-Giriş	5215	10.992	2349	2241	20.797
C-Kompakt	23.168	7780	8700	785	40.433
D-Orta	6924	1116	2929	542	11.511
E-Lüks	1839	0	479	139	2457
F-Ultra lüks	66	0	444	20	530
Toplam	37.212	20.116	14.901	3727	75.956
Yüzde	49.0	26.5	19.6	4.9	100

2017 Ekim sonu dizel-benzinli otomobil satışları

Segment	Dizel otomobil satışı	Benzinli otomobil satışı	Dizel oranı
A-Mini	1	2026	0
B-Giriş	121.706	68.410	64.0
C-Kompakt	192.721	131.007	59.5
D-Orta	56.885	27.705	67.2
E-Lüks	6424	12.697	33.6
F-Ultra Lüks	2883	600	82.8
Toplam	380.620	242.445	61.1

Yerli üretim oranı tavan yaptı

Kasım 2017'de 14.271 adedi yerli üretim, 10.632 adedi ise ithal olmak üzere toplam 24.903 adet hafif ticari araç satıldı. Ancak geçen yılın aynı ayına göre satışlar yüzde 6.1 seviyesinde düştü.

İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Yerli üretim satış oranı Kasım ayında da devam etti ve şimdilik 2017 yılının zirvesini gördü. Kasım ayında yerli üretim hafif ticari araçların satış oranı yüzde 57.3'e çıktı. Bu oran yılın tamamı için yüzde 51.9 seviyesinde gerçekleşti.

Kasım ayında 14.271 adet yerli üretim hafif ticari araç satıldı. Ford, 7750 adet satışla Kasım ayında lider olurken 6076 adet satışla Fiat ikinci geldi. Kasım ayında 10.632 adet ithal araç satılırken 2709 adet satışa ulaşan Volkswagen birinci oldu. Onun ardından 2009 adet satan Renault ve 1495 adet satan Peugeot geldi.

Model sıralamasına gelince: Kasım ayında küçük hafif ticari araç segmentinde 3604 adet satan Ford Courier lider oldu. Fiat Fiorino 2984 adet satışla ikinci, Fiat Doblo ise 2978 adet satışla üçüncü geldi. Bir üst segmentte Ford Transit Custom 936 adet satışla lider olurken, orta hafif ticari araç sınıfında Ford Transit 3122 adetle birinci geldi. Pick-up sınıfında 461 adetle Toyota Hilux en fazla satan araç olurken 401 adet satan Volkswagen Amarok ikinci geldi. Kia Bongo ise 301 adet satarak kendi segmentinde en fazla tercih edilen model oldu. Gövde yapılarına baktığımızda van tipi araçların satışlarda yüzde 70 seviyesinde pay kaptığını görüyoruz. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre hafif ticari araç satışları

Ay	2016	2017	
Ocak	9355	9634	+ % 3
Şubat	12.237	12.307	+ % 0.5
Mart	18.973	18.186	- % 4.2
Nisan	19.269	17.990	- % 6.6
Mayıs	20.072	19.623	- % 2.2
Haziran	20.429	17.494	- % 14.3
Temmuz	12.967	19.913	+ % 53.5
Ağustos	17.579	17.646	+ % 0.01
Eylül	16.253	17.929	+ % 10.3
Ekim	19.254	21.264	+ % 10.4
Kasım	26.526	24.903	- % 6.1
11 Aylık Toplam	192.644	196.889	+ % 2.2

2017 aylara göre yerli üretim-ithal hafif ticari araç satışları

Ay	Yerli	İthal	Toplam	Yerli satış oranı (Yüzde)
Ocak	4990	4644	9634	% 51.8
Şubat	5915	6392	12.307	% 48.0
Mart	9394	8792	18.186	% 51.6
Nisan	9060	8930	17.990	% 50.3
Mayıs	9775	9848	19.623	% 49.8
Haziran	9079	8415	17.494	% 51.9
Temmuz	10.787	9126	19.913	% 54.2
Ağustos	8364	9282	17.646	% 47.4
Eylül	9369	8560	17.929	% 52.2
Ekim	11.261	10.003	21.264	% 52.9
Kasım	14.271	10.632	24.903	% 57.3
11 aylık toplam	102.265	94.624	196.889	% 51.9

Kasım 2017 yerli üretim hafif ticari araç satışları

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Ford	7750	55.384
2	Fiat	6076	43.282
3	Isuzu	235	2113
4	Karsan	165	1343
5	Mitsubishi	45	295
Toplam		14.271	102.265

Kasım 2017 ithal hafif ticari araç satışları

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Volkswagen	2709	24.503
2	Renault	2009	14.008
3	Peugeot	1495	8809
4	Mercedes-Benz	703	7651
5	Fiat	632	5559
6	Ford	507	3512
7	Dacia	486	5692
8	Toyota	461	3966
9	Kia	301	3085
10	Citroen	294	7329
11	Iveco	269	2194
12	Hyundai	266	2758
13	Mitsubishi	240	3025
14	Nissan	220	2362
15	Isuzu	34	220
16	SsangYong	6	246
Toplam		10.632	94.624

En fazla satan 5 küçük hafif ticari araç

Sıra	Marka/Model	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Ford Courier	3604	25.108
2	Fiat Fiorino	2984	21.601
3	Fiat Doblo	2978	20.876
4	Renault Kangoo	1327	8903
5	Volkswagen Caddy	846	8521

En fazla satan 5 orta hafif ticari araç

Sıra	Marka	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Ford Transit Custom	936	5574
2	Volkswagen Transporter	896	8358
3	Mercedes-Benz Vito	380	3615
4	Renault Trafic	251	1895
5	Peugeot Expert	43	321

En fazla satan 5 orta-üst hafif ticari araç

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Ford Transit	3122	23.708
2	Fiat Ducato	470	4521
3	Renault Master	431	3210
4	Volkswagen Crafter	352	2715
5	Mercedes-Benz Sprinter	323	4034

En fazla satan 5 Pick-up

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
1	Toyota Hilux	461	3966
2	Volkswagen Amarok	401	2889
3	Ford Ranger	400	2232
4	Mitsubishi L200	240	2730
5	Nissan Navara	220	2362

En fazla satan 3 kamyonet

Sıra	Marka	Kasım 2017	Ocak-Kasım 2017
2	Kia Bongo	301	3085
1	Hyundai H100	266	2758
3	Fiat Pratico	114	805

Gövde yapısına göre 2017 Eylül sonu hafif ticari araç satışları

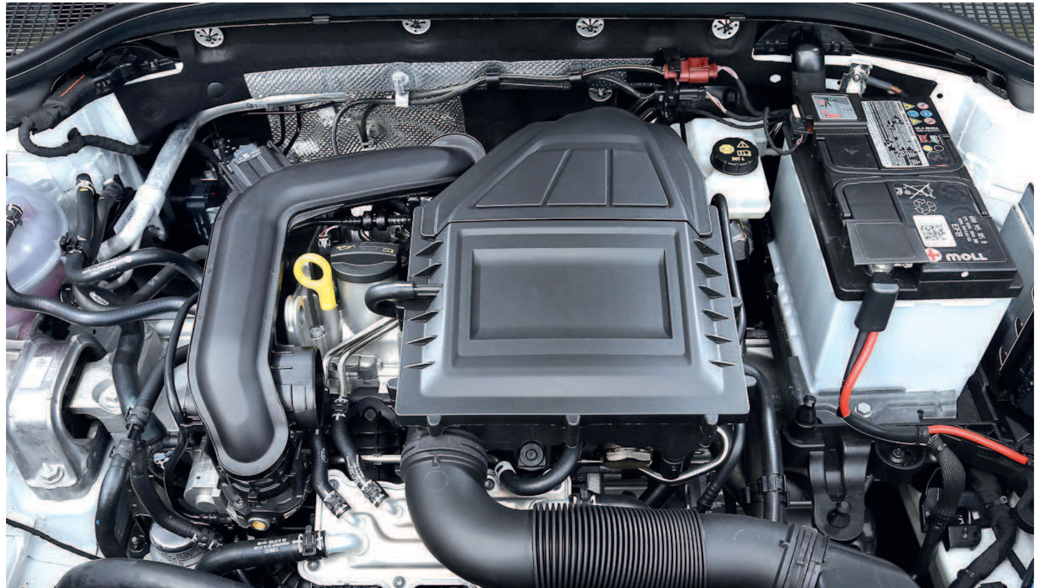
Araç tipi	Satış adedi	Pay (Yüzde)
Van	138.116	70.1
Kamyonet	23.644	12.0
Minibüs	17.794	9.0
Pick-Up	17.335	8.8
Toplam	196.889	100



SÜRÜŞ İZLENİMİ
BMW X3 20d xDrive



SÜRÜŞ İZLENİMİ
Volvo XC60



KARŞILAŞTIRMA
Hangi 3 silindirli?